LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro :

La Traversée de Paris à la Nage — Le Tour de France

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout — Fermes & Châteaux — Femina
Musica — Le Petit Magazine de la Jeunesse
9 & 11, Avenue de l'Opéra — Paris

LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE

Mademoiselle Frauendorfer

(Voir pages 538 et 539)

Abonnements :
Paris et Départements ,, ,, ,, 24 francs
Étranger ,, ,, ,, ,, ,, ,, 28
Changement d'adresse, 0 fr. 75.

Published on July 21 th 1906. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3rd 1905, by Pierre Lafitte.
Tous droits de reproduction et de traduction réservés pour tous pays.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Etablissements Bergougnan & Cie

PNEU

LE GAULOIS

Clermont-Ferrand

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix : la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Les deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, boulev. Bonne-Nouvelle. Paris.

SAVON AU L'EAU DE LUBIN

4 francs la Boîte de 3

EN VENTE PARTOUT

Parfumerie LUBIN
11, Rue Royale
PARIS.

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS
"L'ALBATROS"

H. BILLOUIN, Ingén'-const'
104, avenue de Villiers, Paris.
Bicyclettes neuv. de gde luxe, course et route garant. dep. 120f ; d'occas. en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves sr commande, route et course, 2 à 6 chevs dep. 500 f. ; d'occas. dep. 150 f. Voitures Automobiles neuv. et sr commande à 2 et 4 places dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement. Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées.
PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03.

ESSAYEZ TOUS LE NOUVEAU
PNEU CALMON
DÉPÔT à PARIS : 23, Rue Ruhmkorff.

ANTIDERAPANT
Paris, 11, Bd de Strasbourg
USINE à LÉCLUSE (Nord)
DURANDAL
Le meilleur
Le moins cher

E. LAMBERJACK
SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILE
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS
F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

La Semaine Comique, par Henriot.

— Ma femme est au fond de la crevasse ! Venez donc l'en retirer. Nous avions pris des aller et retour ; je n'ai pas envie de perdre le sien.

— Mais oui, ma voiture me coûte 30.000 francs !
— C'est-y pour votre plaisir ou c'est-y que vous voulez remplacer le chemin de fer ?

Hamac de voyage, indispensable aux dames qu'une panne d'importance oblige à passer la nuit sur la grande route.

— Il me semblait que vous aviez de l'essence vendre autrefois...
— Oui, monsieur, mon mari, quand il était saou la prenait encore pour de l'alcool et il la buva

Se Méfier des Contrefaçons
POUR
MAIGRIR
sans nuire à la santé, prenez le
Thé Mexicain du Dr JAWAS

Seul remède végétal et inoffensif pour maigrir sûrement et sans régime. Réduit les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille.
Cure idéale pour rester jeune et mince.
SUCCÈS UNIVERSEL.
Boîte 5 fr. ; 6 Boîtes 28f fco mandat dans toutes Pharmacies.
Pharie VIVIENNE, 16, Rue Vivienne, Paris.

Pneu-Cuir IMPERFORABLE
SANS PEUR
Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE
GARANTIE
BEAU & Cie
171, Cours Lafayette, LYON
19, Av. de la Gde-Armée, PARIS
LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, Ma
vous commencez à grossir, et grossi
vieillir. Prenez donc tous les jour
dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votr
restera ou redeviendra svelte. — Le
50 dragées est expédié franco par le LABOR
1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-pos
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT
— Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bo

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les
COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT
permettent de rendre instantanément toute boisson alcaline et gazeuse
2 fr. le flacon de 100 comprimés — EXIGER LA MARQUE : VICHY-ÉTAT

Pneumatiques-cuir

Sams
Breveté S.G.
Antidérap
imperfor
aussi bons pour
que pour la
10, rue Franç
PARIS
Adr. Télégr. Pn
Téléph. 544-33
Maisons à Berlin. Bo
Bruxelles, Chicago, G
Londres, New-York, V
Milan.

TOURISTES, CHASSEURS, CYCLISTES ! faites usage du TRÉSOR DU SPORTSMAN souverain contre toutes les irritations de la peau
franco 1 f. 10. Phar. Brunschwik, 328, r. Vaugirard, Paris (15e

MATOLIN

Nouvelle
Le "MATOLIN"
PEINTURE à L'EAU
HYGIÉNIQUE ET LAVABLE
Tout le Monde peut l'employer
BON MARCHÉ INOUÏ
Le "MATOLIN" est fabriqué en 70 Teintes différentes, pour travaux intérieurs ou extérieurs et est plus artistique, plus décoratif et Meilleur Marché que les papiers peints.
Pour l'employer, y ajouter de l'eau et l'appliquer avec une brosse ordinaire.
Écrire, pour Échantillons Gratuits et Cartes de Nuances, à :
MATOLIN, 23, Cité Magenta, PARIS.

SANTAL MIDY
INOFFENSIF
Supprime Copahu, Ci
Liquides astring
GUÉRISON RAP
et rapide des ma
contagieuses ; tré
cace dans les ma
de la vessie : cystite
catarrhe, hémat
113, faub. St-Honoré

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

21 Juillet 1906 — N° 409
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254 88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

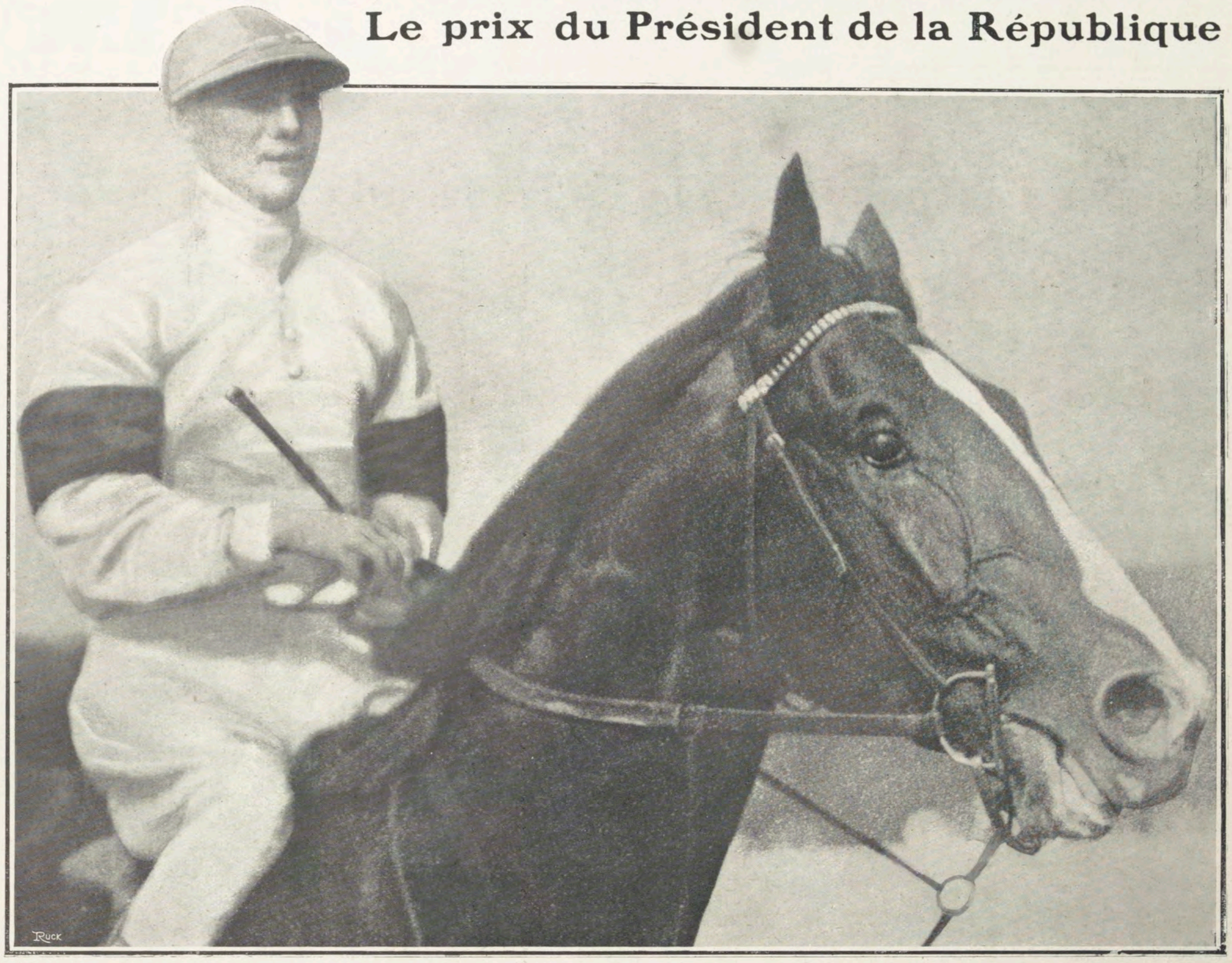
(Plaques Lumière).

LE TOUR DE FRANCE — AUCOUTURIER RÉPARE SA ROUE BRISÉE DANS LE BALLON D'ALSACE

Aucouturier, toujours sur la brèche, fournit encore une très belle course dans le Tour de France. Mais les crampes d'estomac qui le font si souvent souffrir dans les épreuves auxquelles il prend part, de nombreux accidents de machine l'ont forcé à abandonner au désespoir de ses partisans. Notre photographie le représente en train de changer la roue d'avant de sa machine, qui vient de se briser au moment où il montait le Ballon d'Alsace. *(Voir pages 540 à 542.)*

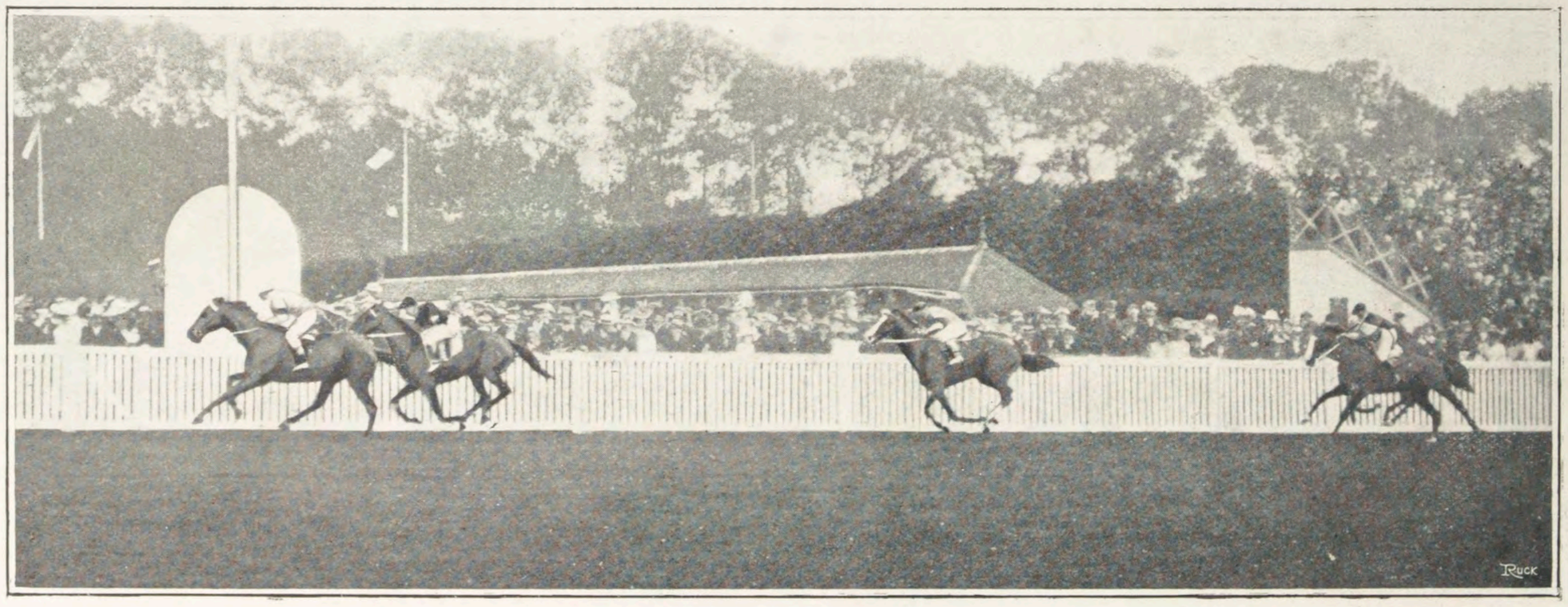
Published on July 21 th 1906, Privilege ot copyright in the United States, reserved under the Act approved March 3rd 1905, by Pierre Lafitte. — Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.

Le prix du Président de la République



Maintenon, p. a., 52 kil. 1/2, par le Sagittaire et Marcia, gagnant le Prix du Président de la République.

Après Gouvernant, après Finasseur, Maintenon, à M. W. K. Vanderbilt, monté par Ransch, a gagné le troisième Grand Prix du Président de la République, le 15 juillet, à Maisons-Laffitte.



Maintenon Punta Gorda Eider Procope Clyde

L'arrivée du Prix du Président de la République (2.500 mètres, 100.000 francs).

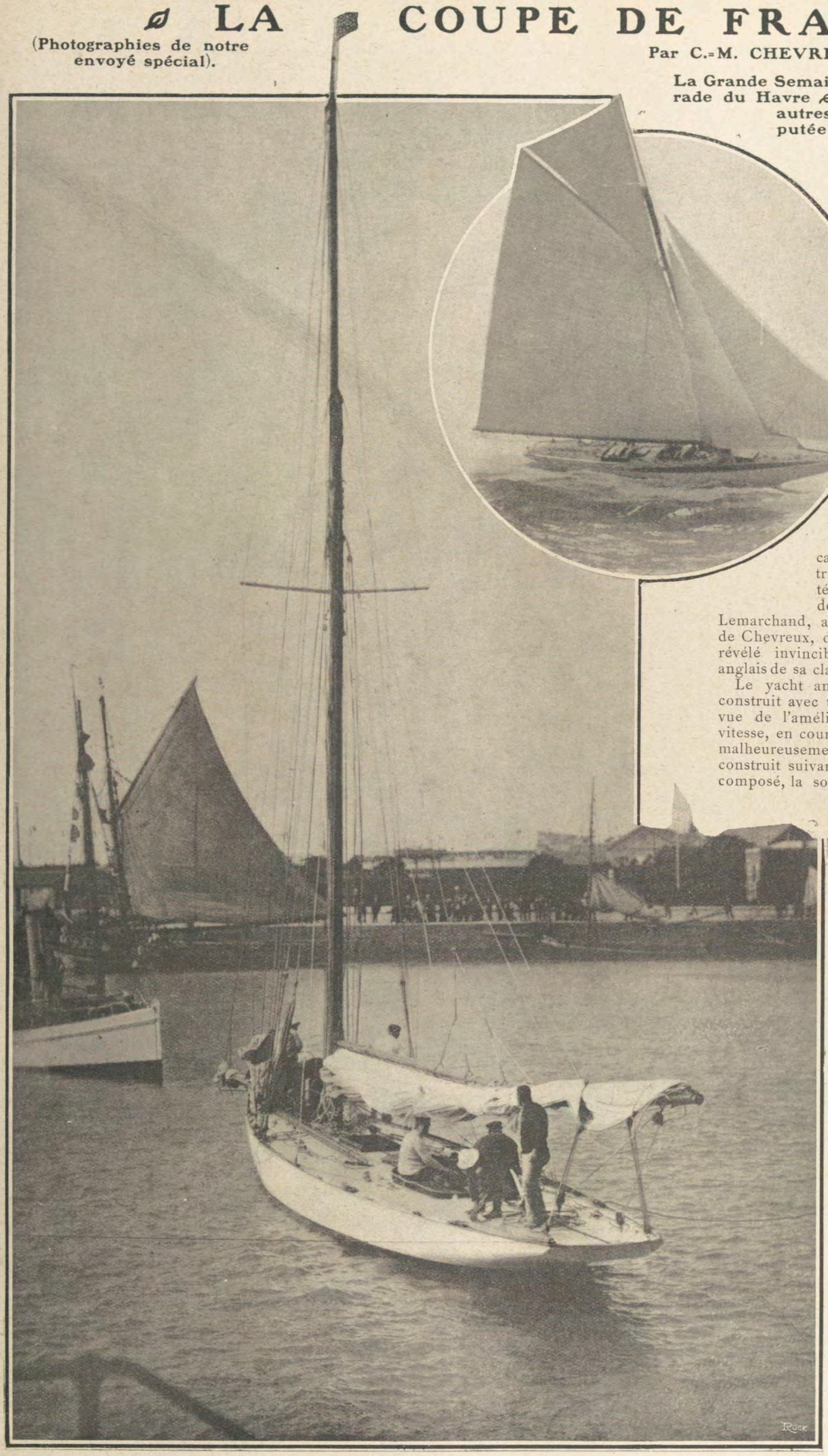
Procope menait le train, devant Maintenon et Flying Star. En face, Strozzi venait en seconde position, tandis que Maintenon rétrogradait. Entre les tournants, Strozzi et Punta Gorda atteignaient Procope. Maintenon et Eider les rejoignaient. Dans la ligne droite, Procope était débordé par Punta Gorda et Maintenon en dehors. Au parc aux voitures, Procope était battu et les deux autres entamaient la lutte. A quelques mètres du poteau, Maintenon prenait l'avantage, par trois quarts de longueur. Eider était troisième, devant Procope, Clyde, Moulins la Marche.

LA COUPE DE FRANCE

(Photographies de notre envoyé spécial).

Par C.-M. CHEVREUX

La Grande Semaine Maritime vient d'avoir lieu en rade du Havre. Au cours de ce meeting, entre autres courses intéressantes, a été disputée la Coupe de France. Le yacht français *Rose France* a été battu par le yacht allemand *Felca* dans les deux manches.



Le " Felca " 10 tx, allem., à MM. Simon et Karl Hagen, gagnant de la Coupe de France.

La Coupe de France, qui était restée en France depuis 1901, est revenue, cette année, à l'Allemagne : le " Felca " a triomphé dans les deux manches, en 3 h. 22 m. 48 s. le premier jour, et en 3 h. 10 m. 52 s. le second, battant le yacht français " Rose France ". (En haut, le " Felca " sous voiles.)

La Coupe de France, qui vient d'être courue à Trouville pour la huitième fois, fut instituée en 1894, par l'Union des Yachts français, et l'objet d'art qui la représente fut offert à l'Union par le baron Arthur de Rothschild.

Malgré qu'elle fût ouverte aux yachts de vingt tonneaux de toutes nations, le premier défi ne fut porté qu'en 1897, par le Royal-Temple-Yacht-Club qui confia la construction du challenger aux chantiers Payne, de Southampton, sur les plans et sous la direction du défunt Arthur Payne, dont le célèbre yacht de « cinquante-deux pieds » *Penitent* s'était montré invincible pendant plusieurs campagnes contre tous les bâtiments construits dans les chantiers anglais les plus réputés. En France, la construction du défenseur de la Coupe fut confiée aux chantiers Abel Lemarchand, au Havre, sur les plans et sous la direction de Chevreux, dont le dernier yacht, *Honeymoon*, s'était révélé invincible dans ses rencontres avec les yachts anglais de sa classe.

Le yacht anglais *Gloria* fut un *Penitent* amélioré, construit avec tous les perfectionnements possibles, en vue de l'amélioration des qualités nautiques et de la vitesse, en course. Il n'en put être de même en France, malheureusement, et *Estérel*, notre défenseur, ne put être construit suivant les procédés pour lesquels il avait été composé, la somme disponible pour la construction ne permettant pas de recourir aux derniers perfectionnements, reconnus utiles et nécessaires pour la construction des yachts de course.

Gloria était le type le plus parfait du yacht anglais de cette époque, à grand déplacement, de construction composite et à double bordé. *Estérel* fut, peut-être, le plus grand yacht à aileron construit à cette époque, en bois et à simple bordé; ce qui entraîna pour lui dès le début un manque de solidité qui mit un frein à l'audace nécessaire de la part de son équipage.

La première rencontre internationale, ainsi préparée, eut lieu dans la rade de Cannes au mois de mars 1898.

La première épreuve fut gagnée facilement par *Estérel;* mais dans la seconde, qui eut lieu par grosse mer, les deux champions ayant des ris pris dans la grande voile, l'équipage d'*Estérel* ne put, dès le premier but, venir à bout de rentrer à bloc la grande écoute, pour revenir du vent arrière au plus près du vent, et cette seconde manche revint au yacht anglais. La belle fut courue par brise plus maniable, moins défavorable à l'équipage français; notre champion menait la course, lorsque, au second tour, dans un coup de tangage particulièrement violent, la sous-barbe vint à casser. Le yacht français, obligé d'amener bas sa flèche et d'installer une sous-barbe de fortune, ne put refaire route qu'au bout de dix minutes, avec une petite flèche pointue et un foc nº 2, mais il se remit bravement à la poursuite du yacht anglais qui l'avait dépassé pendant la durée de son avarie. Alors commença une lutte inoubliable, le yacht français revenant magnifiquement sur son adversaire qui eut néanmoins la bonne fortune de franchir la ligne d'arrivée avec encore six secondes d'avance.

Ainsi se termina la première lutte

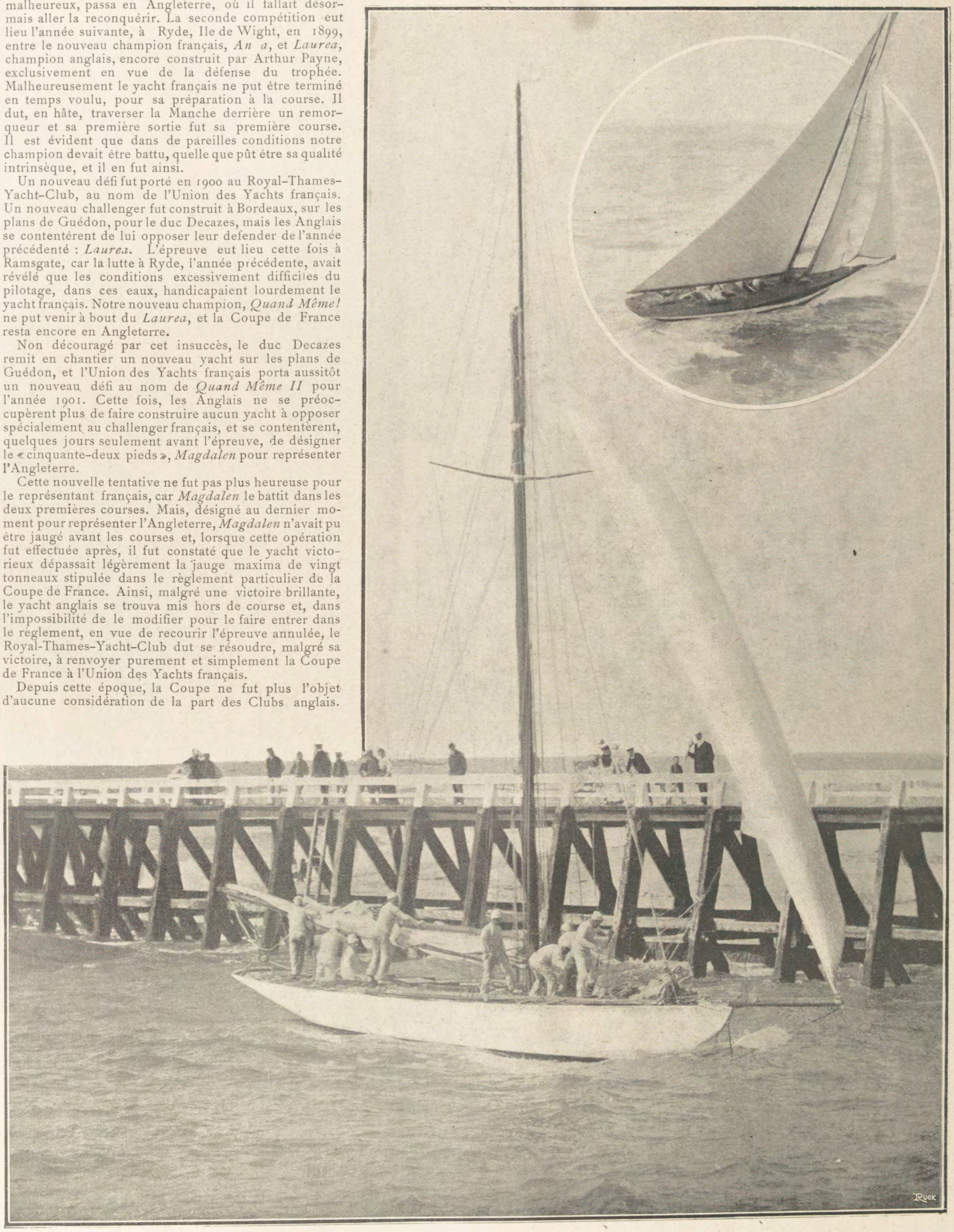
pour la Coupe de France qui, par suite de cet accident malheureux, passa en Angleterre, où il fallait désormais aller la reconquérir. La seconde compétition eut lieu l'année suivante, à Ryde, Ile de Wight, en 1899, entre le nouveau champion français, *An a*, et *Laurea*, champion anglais, encore construit par Arthur Payne, exclusivement en vue de la défense du trophée. Malheureusement le yacht français ne put être terminé en temps voulu, pour sa préparation à la course. Il dut, en hâte, traverser la Manche derrière un remorqueur et sa première sortie fut sa première course. Il est évident que dans de pareilles conditions notre champion devait être battu, quelle que pût être sa qualité intrinsèque, et il en fut ainsi.

Un nouveau défi fut porté en 1900 au Royal-Thames-Yacht-Club, au nom de l'Union des Yachts français. Un nouveau challenger fut construit à Bordeaux, sur les plans de Guédon, pour le duc Decazes, mais les Anglais se contentèrent de lui opposer leur defender de l'année précédente : *Laurea*. L'épreuve eut lieu cette fois à Ramsgate, car la lutte à Ryde, l'année précédente, avait révélé que les conditions excessivement difficiles du pilotage, dans ces eaux, handicapaient lourdement le yacht français. Notre nouveau champion, *Quand Même!* ne put venir à bout du *Laurea*, et la Coupe de France resta encore en Angleterre.

Non découragé par cet insuccès, le duc Decazes remit en chantier un nouveau yacht sur les plans de Guédon, et l'Union des Yachts français porta aussitôt un nouveau défi au nom de *Quand Même II* pour l'année 1901. Cette fois, les Anglais ne se préoccupèrent plus de faire construire aucun yacht à opposer spécialement au challenger français, et se contentèrent, quelques jours seulement avant l'épreuve, de désigner le « cinquante-deux pieds », *Magdalen* pour représenter l'Angleterre.

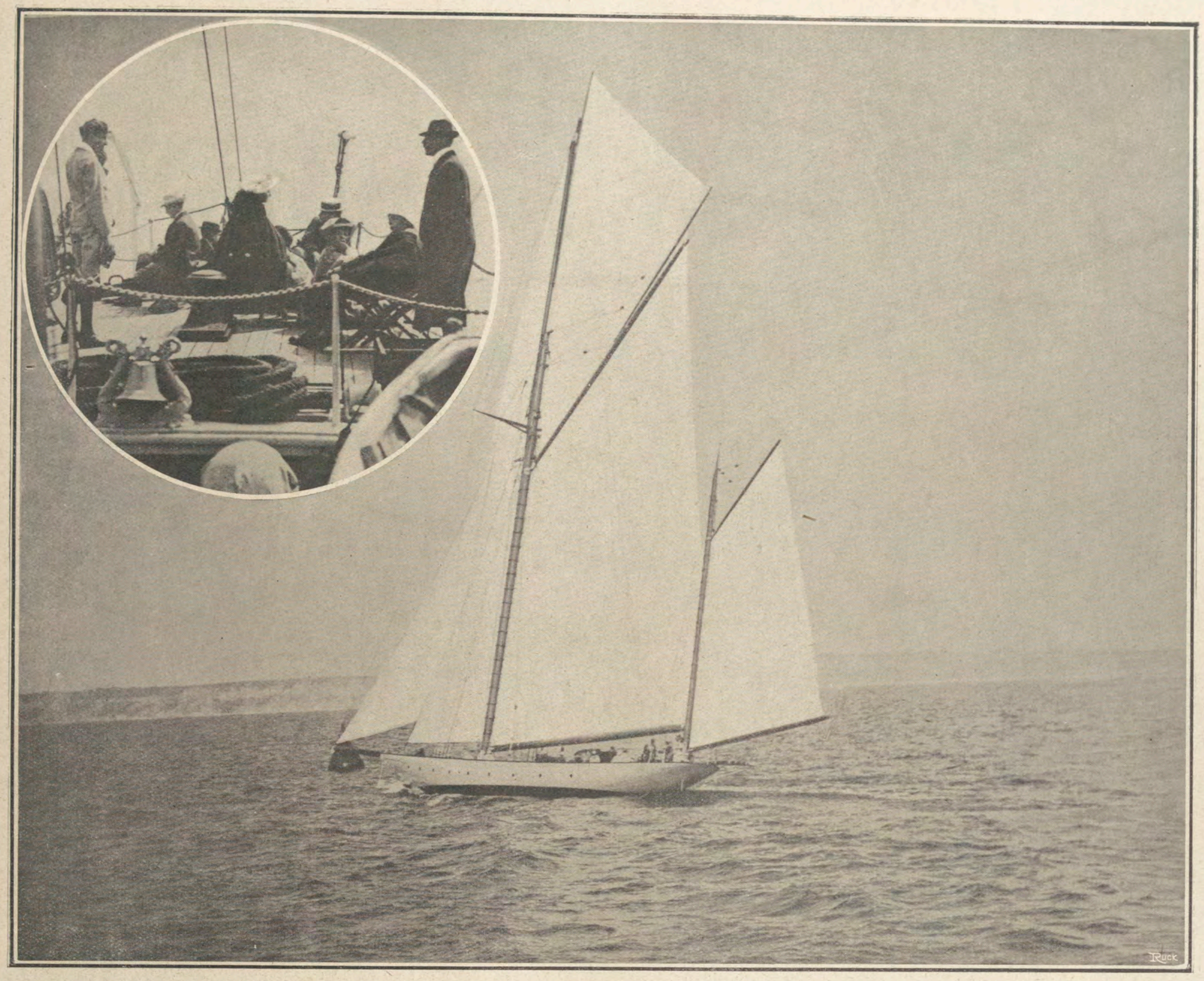
Cette nouvelle tentative ne fut pas plus heureuse pour le représentant français, car *Magdalen* le battit dans les deux premières courses. Mais, désigné au dernier moment pour représenter l'Angleterre, *Magdalen* n'avait pu être jaugé avant les courses et, lorsque cette opération fut effectuée après, il fut constaté que le yacht victorieux dépassait légèrement la jauge maxima de vingt tonneaux stipulée dans le règlement particulier de la Coupe de France. Ainsi, malgré une victoire brillante, le yacht anglais se trouva mis hors de course et, dans l'impossibilité de le modifier pour le faire entrer dans le règlement, en vue de recourir l'épreuve annulée, le Royal-Thames-Yacht-Club dut se résoudre, malgré sa victoire, à renvoyer purement et simplement la Coupe de France à l'Union des Yachts français.

Depuis cette époque, la Coupe ne fut plus l'objet d'aucune considération de la part des Clubs anglais.



" Rose France" 10 tx au Syndicat Pottier, defender malheureux de la Coupe de France.

Le yacht français " Rose France " a été battu le premier jour, faisant le parcours en 3 h. 26 m. 18 s., à 3 m. 30 s. du " Felca ", le second jour en 3 h. 12 m. 22 s., à 1 m. 30 s. du " Felca ". (En haut, la " Rose France " sous voiles.)



Le jury à bord du " Titan ".
M. Lafaurie et quelques autres membres de la Ligue Maritime.

Le " Navahoë ".
Le " Navahoë ", yacht allemand, a gagné la Coupe du Président de la République. Il rendait 35 minutes à son adversaire français, " Louise-Alice". Tandis que celui-ci mettait 4 h. 32 m. 11 s. pour accomplir le parcours, le " Navahoë " l'achevait en 3 h. 28 m. 20 s.

Nous avons vu que la question du coût de construction avait été une entrave à la véritable valeur du plan d'*Esterel;* aussi, dès que la Coupe fut rentrée en France, l'Union des Yachts abaissa, de vingt à dix tonneaux, le maximum du tonnage imposé; cela en vue de faciliter les conditions de la défense.

C'est dans ces nouvelles conditions que le duc des Abruzzes porta un défi en 1902 et, dans ce but, fit construire chez Costaguta, de Livourne, un yacht, l'*Artica*. De notre côté, deux défenseurs furent mis en chantier : l'un pour le compte d'un syndicat parisien, sur les plans de M. A. Godinet; l'autre, *Suzette*, pour le compte de M. Donault, de Nantes.

Les courses d'essai furent favorables à *Suzette*, qui devint officiellement défenseur de la Coupe, contre *Artica*, dans la rade de Marseille. Malgré son incontestable valeur, et paralysée par un malheureux accident, rupture d'un hauban, *Suzette* fut battue et la Coupe passa en Italie.

Mais *Suzette* n'ayant pas été battue régulièrement, et sur sa qualité, la France porta immédiatement un nouveau défi pour l'année suivante. De leur côté, les Italiens jugèrent à propos de construire trois bateaux : *Léda*, *Sally* et *Nada*, destinés à fournir, par sélection, le défenseur italien. Les épreuves d'essai ayant désigné *Nada* comme supérieur, il fut opposé à *Suzette* à San Remo, en 1903 et, cette fois, le yacht français put développer ses qualités de vent léger et triompha du champion italien.

L'année suivante 1904, la Coupe fut courue à nouveau sur un défi porté par les Italiens. Le propriétaire de *Suzette*, qui l'avait ramenée en Bretagne, renonça à l'envoyer en Méditerranée, défendre le trophée qu'elle avait reconquis.

Aussi, ce fut, cette fois, un nouveau bateau, *Saint-Honorat*, construit à Cannes, par Vincent et Cie, sur les plans de M. A. Godinet, qui eut mission de défendre la Coupe de France. Entre temps, *Sally*, en Italie, s'était montrée meilleure que *Nada*, aussi fut-elle désignée pour venir en France provoquer *Saint-Honorat*, qui, d'ailleurs, en eut raison et nous conserva la Coupe.

La Coupe de France ne fut point courue depuis, jusqu'à maintenant, qu'un défi du Kaiserlicher Yacht Club oblige les yachtsmen français à un nouvel et important effort.

Les deux champions mis en présence à Trouville étaient, d'une part : *Felca*, champion allemand, construit à Hambourg par Max Oertz, pour MM. F. Simon et Karl Hagen; d'autre part, *Rose France*, champion français, appartenant à un Syndicat dirigé par M. Pottier, et construit à Lormont sur les plans et sous la direction de M. Guédon.

Felca était entre les mains d'un équipage anglais, tandis que *Rose France* était montée par un équipage breton, sous le commandement de M. Valton, un de nos meilleurs skippers amateurs.

Les deux adversaires étaient incontestablement dignes l'un de l'autre, tant comme bateaux que comme équipages, aussi était-il bien difficile de pronostiquer du résultat car, si le yacht allemand pouvait trouver dans sa construction et dans son équipage un léger avantage, le yacht français courait avec un équipage familier des eaux où avait lieu l'épreuve.

Les résultats ont confirmé les prévisions. Le yacht allemand a gagné les deux manches, mais le bateau français n'a succombé que de peu, 3 m. 30 s. le premier jour, et 1 m. 30 s. le second. Et maintenant il nous faudra aller à Kiel pour reconquérir la Coupe.

C.-M. Chevreux.

AVIS A NOS ABONNÉS

Au moment du départ en vacances, nous recommandons tout spécialement à nos abonnés de bien vouloir nous faire parvenir avec leur demande de changement d'adresse, la bande du dernier journal reçu, afin d'éviter tout retard dans l'envoi du numéro suivant. (Joindre 0 fr. 75 pour frais de réfection.)

LES CONCOURS DE TOURISME

Par le Comte MORTIMER-MÉGRET

Ce qu'ils ont été ⌀ Ce qu'ils devraient être ⌀ Deux jurés indiscutables : la bourse et la montre.

Lorsque, après avoir déchiré mon ultime fond de culotte aux clous administratifs dont s'égayaient les bancs de mon école, j'eus réchauffé mon cœur au feu de joie qu'alimentait un copieux ballot d'ouvrages hérissés de chiffres, — tables de logarithmes, traités de géométrie plus ou moins analytique et autres ouvrages tout aussi folichons, — lorsque j'eus, sur le coup de ma vingtième année, passé une définitive éponge sur ces élucubrations des sciences dites « exactes », qu'à grands coups de pensums et de consignes m'avaient inoculées des professeurs dont la constance et la ténacité méritaient mieux que les boulettes de papier mâché que nous leur prodiguions, je me crus à tout jamais délivré de l'obsession mathématique, de ces salades de racines carrées, assaisonnées de sinus et de cosinus, qui avaient constitué la nourriture saine et abondante de mon enfance.

Délivré, je le fus pendant quelques années... jusqu'au jour ou l'automobile vint se trouver sur mon chemin, jusqu'au jour où je fus appelé à l'honneur d'épingler à ma manche le brassard de juré dans quelques concours de tourisme.

Je m'étais figuré, dans ma candeur naïve, que le tourisme automobile était une chose simple, qui consistait à partir d'un point donné, sur une machine, pour ramener celle-ci à un autre point, en ayant semé sur la route le minimum de pièces mécaniques et de pièces d'or, et en ayant récolté le minimum d'ennuis ; avec une stupidité qui me semble aujourd'hui évidente, j'avais pensé que le concours de tourisme devait symboliser cette formule enfantine, en donnant la meilleure place à celui qui s'en rapprocherait le plus. Ah ouiche ! va te faire lanlaire ! A la première séance de classement à laquelle j'assistai, un ouragan de chiffres dévasta mon pauvre cerveau avec une telle violence que celui-ci ne put jamais, s'il faut en croire mes intimes, se remettre de ce cataclysme !

On avait fouillé tous les lexiques de recettes des mécaniciens, trucs de conducteurs en panne et autres bréviaires du chauffeur pour chercher à établir une nomenclature complète de toutes les causes d'arrêt; et à chacune de celles-ci on avait attribué un chiffre. Une bougie encrassée valait trois points ; un pneu éclaté en représentait dix; la voiture brûlée en représentait cent et le chauffeur embouti était coté mille; après quelques pages où ces chiffres étaient juxtaposés en bataillons bizarres et serrés, on arrivait à établir le classement du concurrent, classement dans lequel devait intervenir — je le suppose, car au bout de trois secondes, juste le temps de dire trois fois « ouf », j'avais cessé d'y rien comprendre, — dans lequel devait sans doute intervenir et le nombre de dents du dernier petit de la belle-sœur du concurrent, et la racine carrée du coefficient de digestion du chocolat matinal du commissaire.

Ces formules hétéroclites, qui réalisent ce tour de force de mécontenter tout le monde, y compris souvent le premier classé, ont servi de base pour établir l'ordre de mérite des participants dans la plupart des épreuves de tourisme organisées jusqu'à ce jour.

Devons-nous nous étonner que ces concours, si honorés il y a quelque deux ou trois ans, aient cessé de plaire au public, lequel considère la conclusion comme sans intérêt pour lui, parce qu'il ne comprend pas la genèse, lequel ne goûte pas le mets parce qu'il ne possède pas la recette culinaire qui a permis de le préparer?

Pourquoi tant de complications? Pourquoi ne pas s'efforcer de rapprocher de la réalité des compétitions qui n'ont leur raison d'être que par les enseignements pratiques qu'il est possible d'en tirer, enseignements qui ne naîtront que des circonstances réelles dans lesquelles se trouve le chauffeur sur la route, le chauffeur quelconque, pris dans le tas, vous ou moi, lui ou l'autre?

Sans prétendre trouver la clef d'un problème que beaucoup ont cherché et que personne, que je sache, n'est encore arrivé à résoudre, qu'il me soit permis d'exposer ici les grandes lignes qui, à mon sens, devraient inéluctablement et étroitement encadrer le règlement de tout concours de tourisme digne de ce nom.

Tout d'abord, dans mon concours idéal, que je commence à désespérer singulièrement de trouver jamais atteint, dans ce concours je vois une catégorie, une seule, dans laquelle seront enchevêtrées pêle-mêle, sans que les unes soient avantagées ou les autres handicapées, toutes les voitures concurrentes, depuis la modeste 8-chevaux jusqu'à la robuste 24-chevaux. Ma formule serait simple : pour effectuer mon classement, je prendrais deux éléments aussi indiscutables l'un que l'autre : le temps, l'argent, les deux seuls, entre nous, qui intéressent sincèrement le touriste.

Le temps, d'abord : à chaque voiture, suivant sa force, serait imposée une vitesse moyenne déterminée. Celle qui, de sa vitesse théorique, rapprochera le plus, sera considérée comme ayant le meilleur classement dans la catégorie « temps ». Un exemple : à une 15-chevaux on impose 40 kilomètres horaires; si le parcours comporte 4.000 kilomètres, elle devra mettre 100 heures à l'effectuer; si elle en met 106 elle sera classée, pour le temps, après celle qui en aura mis 102. Cette classification pénaliserait *ipso facto* les causes d'arrêt suivant la durée des réparations imposées par celles-ci ; durée qui est, avec la question de prix, le seul élément intéressant le touriste dans la réalité.

Et voilà tout bêtement notre classement « temps » effectué : la 15-chevaux qui ne se sera éloignée que d'un kilomètre à l'heure de la vitesse moyenne réglementaire de 40 qui lui était imposée, sera classée avant la 24-chevaux qui, elle, aura établi un écart moyen de 2 kilomètres sur la vitesse de 50 à l'heure qu'elle aurait dû accomplir. La formule est simple, on le voit; comme toutes les choses simples, elle a des chances, je crois, de n'être point trop mauvaise.

Reste comme deuxième élément, la question argent, la question économie kilométrique, qui devrait être, avant toutes choses, celle visée par les concours de tourisme, car ce sera là le nerf toujours vital dont vibrera l'humanité, de quelque objet qu'il s'agisse.

Je ne parlerai pas de consommation d'essence ; presque toutes les voitures se trouvent aujourd'hui, à peu de chose près, avoir, dans les mêmes forces, des consommations équivalentes ; c'est là, d'ailleurs, sinon la bouteille à l'encre, tout au moins le bidon à l'essence et l'aisance du truquage m'enlève, sur ce terrain, toute velléité de contrôle.

La grosse dépense en automobile, la dépense qui me touche, c'est celle des rechanges et réparations, et dans les rechanges, je classe les pneus, nos indispensables vampires.

Pourquoi ne pas pénaliser la voiture d'un nombre de points égal au nombre de francs représentant la valeur en argent des remplacements de pièces qu'elle aura été contrainte d'effectuer ?

Mais une grosse voiture, me direz-vous, qui aura été obligée de remplacer deux 895×135 d'une valeur de 550 francs, se trouvera désavantagée vis à vis d'une voiture moins puissante dans le budget de laquelle le remplacement de deux 815×105 n'aura laissé un trou que de 404 francs ! Et puis après ? ne croyez-vous pas que, à distance parcourue égale, la seconde sera plus près de l'automobile idéale que la première ? Que me chaut de « bouffer de la route » à 60 de moyenne si le kilomètre me revient à la coquette piécette blanche de 1 franc pour l'unité ? Ne pensez-vous pas qu'il me sourira beaucoup plus de trotter seulement à 45 et de dépenser seulement 30 centimes au kilomètre, et ne vous semble-t-il pas que ce sourire se retrouvera sur les lèvres du gros public, du public qui paye et qui trouve toujours, à cette pécuniaire opération, une saveur particulièrement amère ?

Et lorsque vous aurez votre pointage des pénalisations « argent » vous l'additionnerez à celui des pénalisations « temps » et vous posséderez un classement dans lequel entreront les deux éléments vitaux du tourisme automobile : la régularité et la dépense... Et comme calculateurs, et comme commissaires, vous trouverez deux autres éléments qui restent généralement indiscutables, parce que lapidaire est leur langage : la bourse, la montre.

Je ne crois pas beaucoup me tromper en supposant que la foule les écoutera plus volontiers que les calculs mathématiques, algébriques et diaboliques dont je vous entretenais tout à l'heure.

Comte Mortimer-Mégret.

Avantages faits aux Abonnés de la VIE AU GRAND AIR et dont ne peuvent profiter les Acheteurs au Numéro

1° *Il est répondu directement et sans frais à tout renseignement demandé par nos Abonnés (les acheteurs au numéro doivent joindre 0 fr. 30 à leur demande) ;*

2° *Tout numéro abîmé ou mal paginé est remplacé gratuitement à nos abonnés, à condition qu'il nous soit retourné et qu'une carte postale nous indique le motif du retour ;*

3° *Tout abonné peut nous demander les numéros de nos différentes publications qui manquent à sa collection de l'année en cours : sur ces numéros, il lui est fait un rabais de 50 0/0 ;*

4° *Une prime, d'une valeur de 24 francs, est offerte à chaque abonné ;*

5° *Les Petites Annonces privées sont insérées au prix de 1 franc la ligne de 36 lettres (au lieu de 1 fr. 50) pour nos abonnés ;*

6° *Nos abonnés ont l'avantage de recevoir leurs publications en parfait état avant leur mise en vente dans les kiosques et chez les libraires ;*

7° *L'abonné ne paie les 52 numéros que 24 fr. au lieu de 26 fr.*

Chaque abonné a droit à deux primes à choisir parmi les suivantes :

UN VOLUME FEMINA, élégamment broché (valeur 12 fr.), 2.500 gravures, offert par les publications Pierre LAFITTE et Cie.

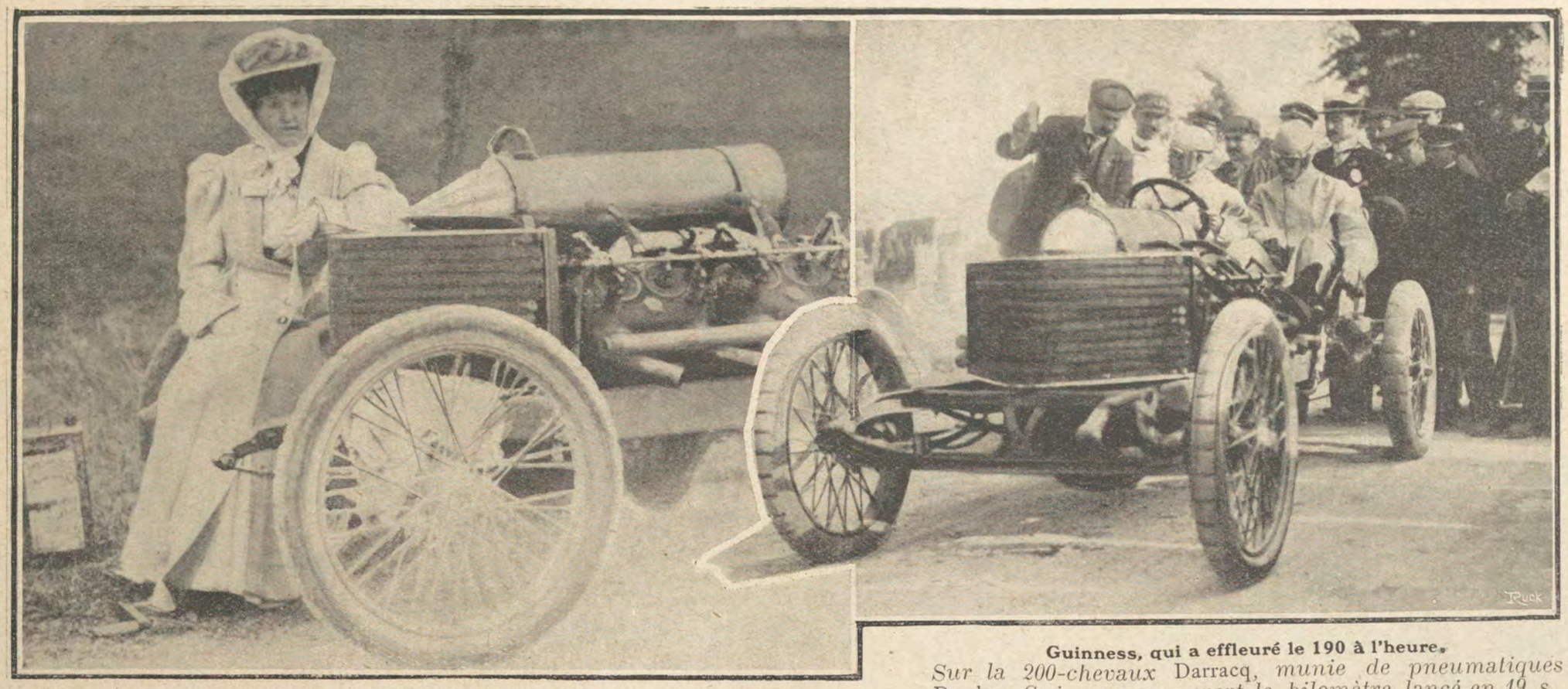
DEUX VOLUMES JE SAIS TOUT (2e et 3e semestres brochés, valeur 12 fr.) Le plus beau magazine du monde entier, 150.000 lignes de texte, 3.500 gravures, offerts par les publications Pierre LAFITTE et Cie.

UN VOLUME VIE AU GRAND AIR, 26 numéros élégamment brochés (valeur, 12 fr.), 2.000 gravures, offert par les publications Pierre LAFITTE et Cie.

DEUX VOLUMES MUSICA, 1 volume texte, 1 volume musique — élégamment broché (valeur 12 fr.), 96 morceaux de musique, offerts par les publications Pierre LAFITTE et Cie.

UN VOLUME JOIE DES ENFANTS, élégamment broché (valeur 12 fr.) 5e année, 3.500 grav., offert par les publications Pierre LAFITTE et Cie.

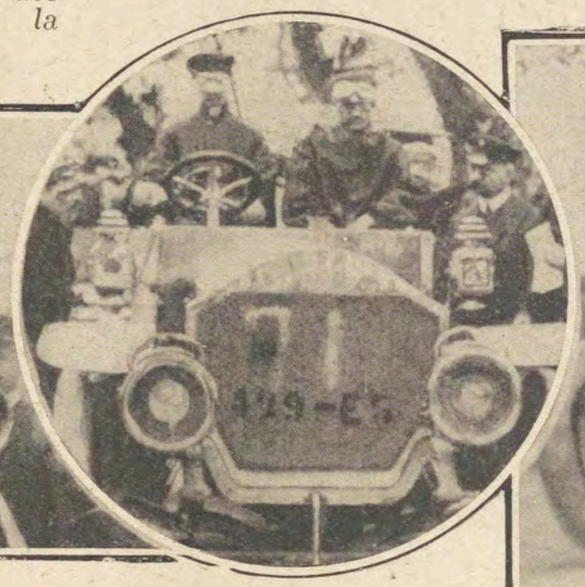
LE MEETING D'OSTENDE



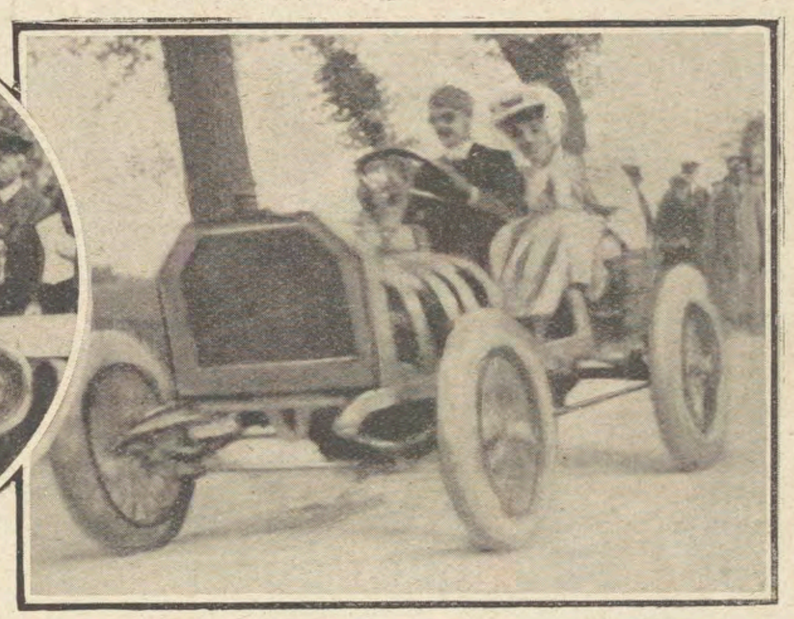
Au départ, sur la route de Snaeskerke.
Mrs Huntley Walker, femme du représentant des Darracq en Angleterre, attend le départ de la 200-chevaux.

Guinness, qui a effleuré le 190 à l'heure.
Sur la 200-chevaux Darracq, *munie de pneumatiques* Dunlop, *Guinness a couvert le kilomètre lancé en 19 s., 189 kil. 474 à l'heure. C'est la plus grande vitesse atteinte en Europe jusqu'à ce jour.*

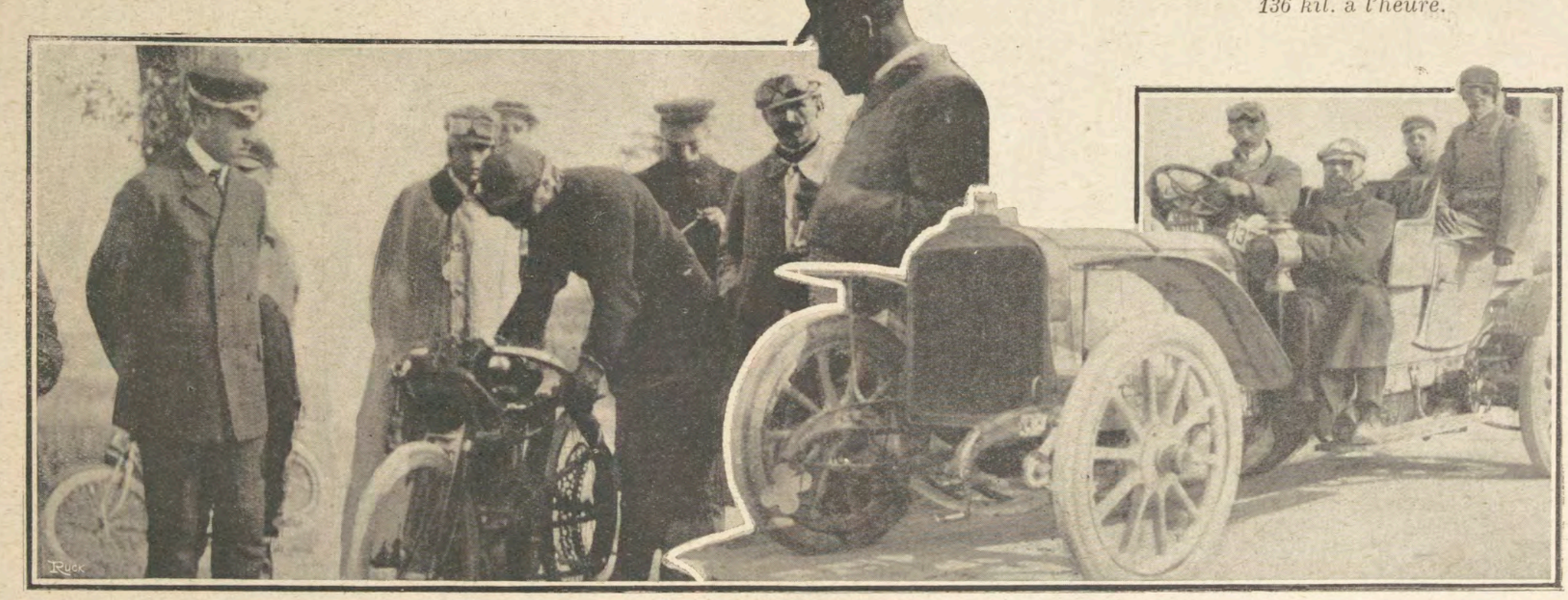
Le duc De Guiche.
S'est classé second, sur sa Renault, *dans le mille arrêté, dans la catégorie des voitures de tourisme, en 1 m. 34 s. 2/5.*



Le prince de Caraman-Chimay.
Les noms les plus aristocratiques figuraient dans la liste des partants.



Huntley-Walker en vitesse.
Sur sa voiture légère Darracq, *munie de pneumatiques* Dunlop, *il a couvert le kilomètre lancé en 26 s. 2/5, 136 kil. à l'heure.*



Giuppone et sa moto.
Sur sa motocyclette Peugeot, *Giuppone a fait le kilomètre en 25 s. 4/5, 139 kil. à l'heure.*

Kinet, premier du classement général des touristes.
Sur sa voiture Pipe, *Kinet a fait le kilomètre en 33 s. 1/5, 108 kil. à l'heure, le meilleur temps de la journée, pour voitures de tourisme.*

La Semaine Automobile d'Ostende a commencé, samedi dernier, par les épreuves du mille arrêté et du kilomètre lancé, qui se sont disputées sur la route de Snaeskerke. La dernière a été marquée par la performance de Guinness qui, sur la 200-chx Darracq, 8 cylindres, a atteint 189 kilom. 474 à l'heure.

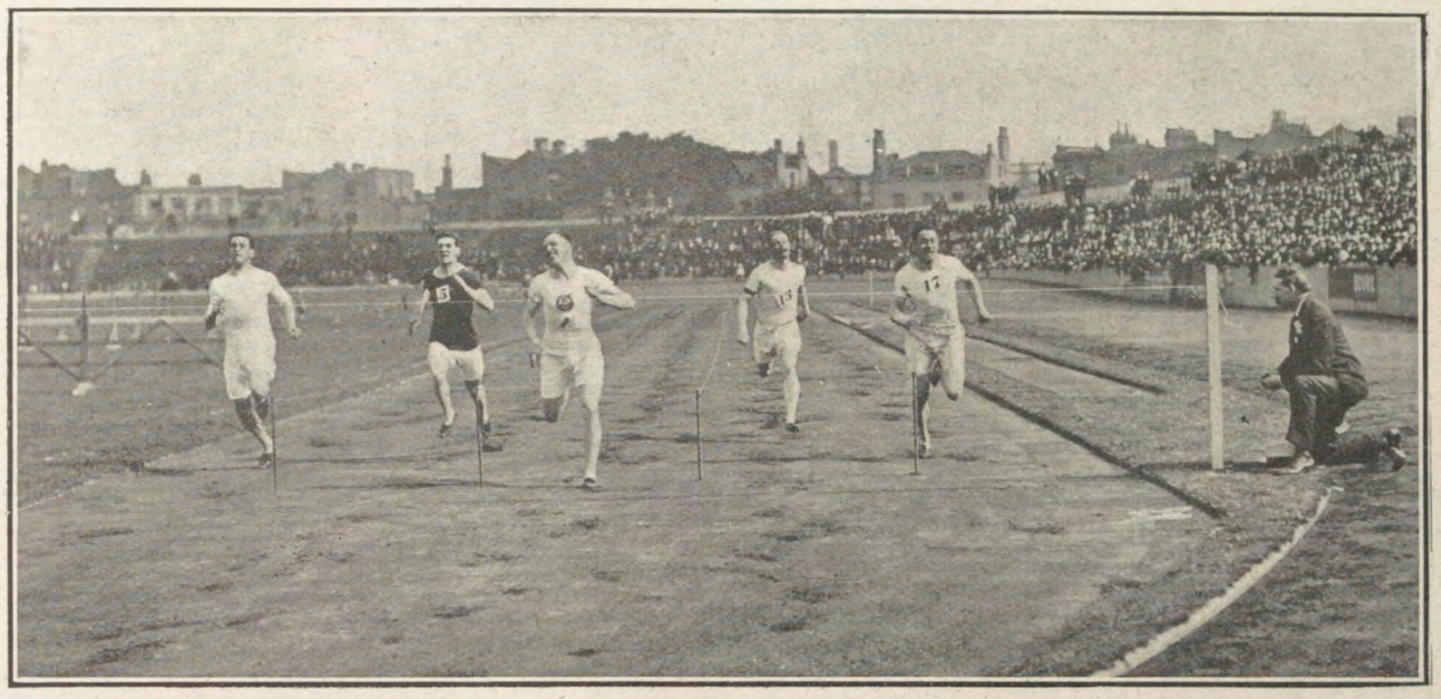
LES CHAMPIONNATS D'ANGLETERRE

Par L. de FLEURAC

Cette réunion sensationnelle a eu lieu le samedi 7 juillet, sur le terrain de Stamford-Bridge et a été le triomphe des champions de race anglaise

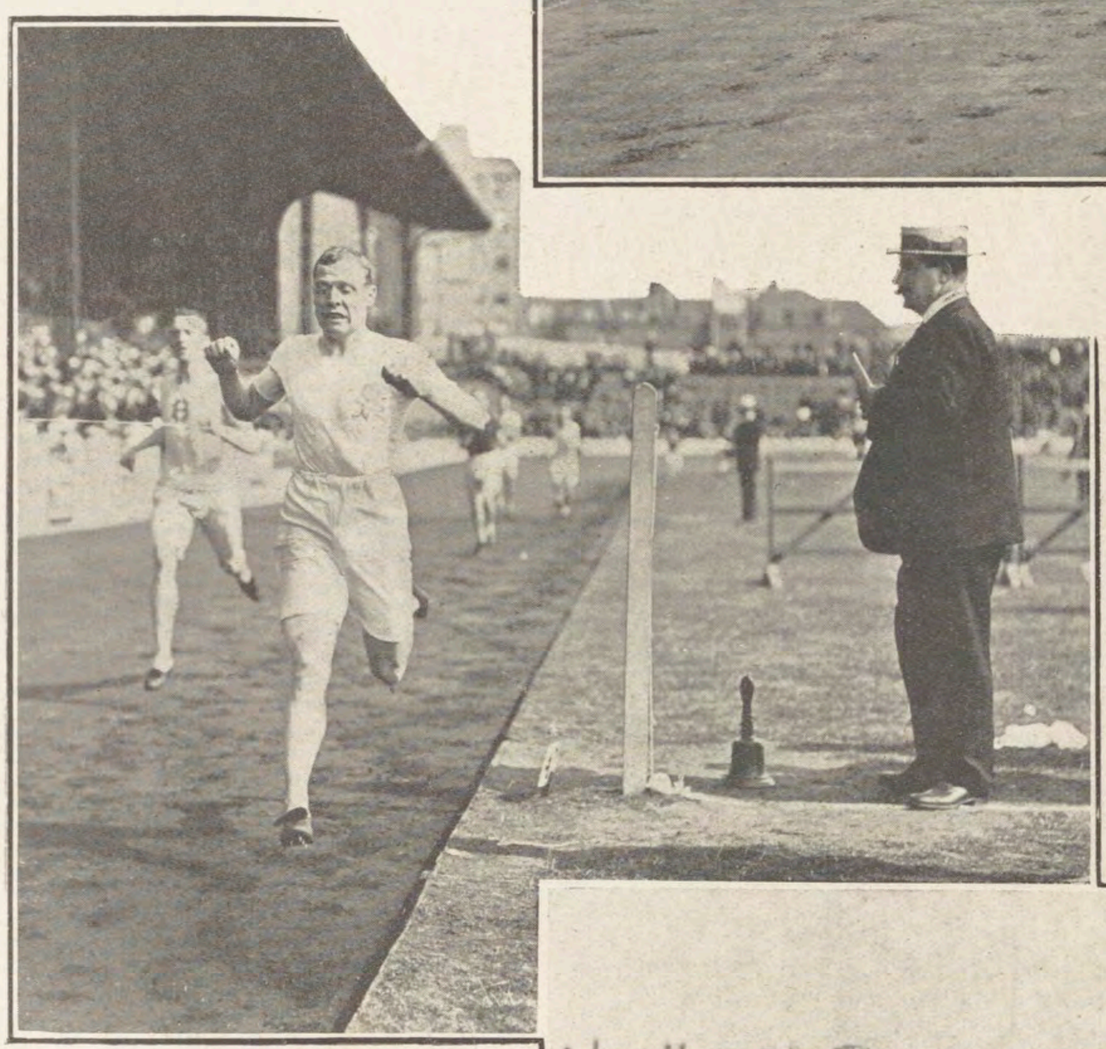
Les Championnats d'Angleterre n'ont pas failli à leur réputation et les vainqueurs de cette année n'ont rien à envier à ceux des années précédentes.

Toutes les performances furent bonnes et deux absolument sensationnelles. Nous voulons parler du quart de mile gagné par le lieutenant Halswell en 48 s. 4/5 et du mile qui fut l'apanage de Butterfield en 4 m. 18 s. 2/5.



Le Championnat des 100 Yards.

Morton (South-London Harriers) a de nouveau remporté le Championnat des 100 yards en 10 s. 2/5, devant Murray, à 1 yard.



Le Championnat du Mille.

Cette épreuve est revenue à Butterfield (Darlington Harriers), en 4 m. 18 s., devant Mac Gough, à 10 m.

Halswell avait fait le voyage d'Athènes, mais quoique dans une très belle forme, il n'avait pu vaincre les Américains. Il eût été intéressant de voir ceux-ci le rencontrer à nouveau à Stamford-Bridge.

Quant à Butterfield qui, pour la seconde fois, battit l'Ecossais Mac Gough, c'est un athlète puissant et vite qui, de l'avis même de Mac Gough, eût eu une belle chance de battre l'Américain Lightbody dans le 1.500 mètres des Jeux Olympiques.

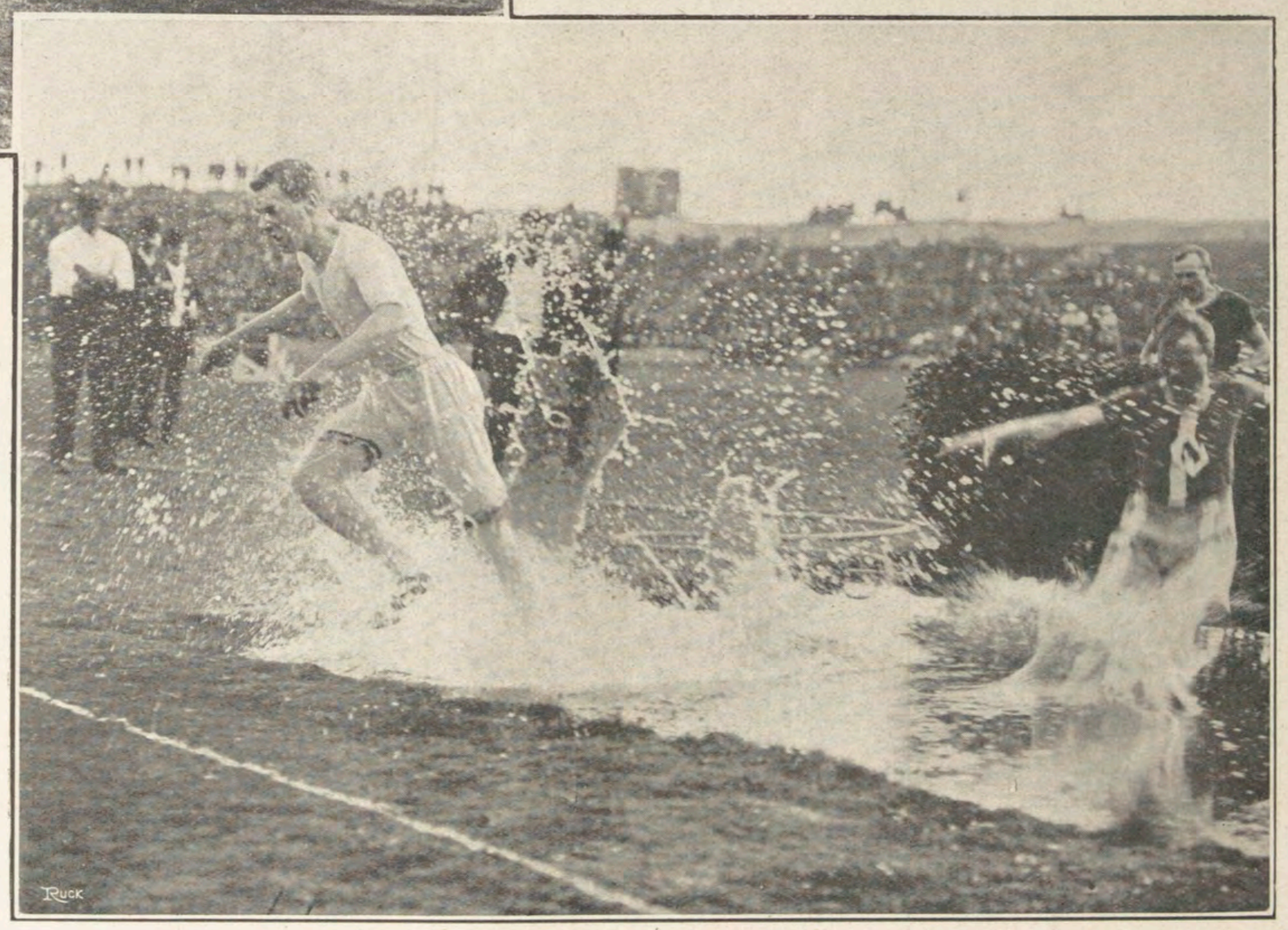
Parmi les autres champions de cette année, nous trouvons de vieilles gloires telles que l'éternel J.-W. Morton qui, après un léger déclin de forme, vient de s'imposer à nouveau comme l'homme le plus vite d'Angleterre; Leahy, Pat O'Connor, Stronach, Jupp et Russell, et des nouveaux venus, tels que Leeke dans le lancement du marteau, Kirkwood dans le poids, Astlay dans le 804 mètres, Hulford dans le 4 milles et Harragin dans le saut à la perche.

La piste était très mauvaise et pourtant ces athlètes y accomplirent des exploits de grande valeur. Seul Harragin ne fit pas grande impression. Il franchit cependant la barre à 3 m. 15; ce qui prouve que sans pouvoir inquiéter Gonder, un match entre eux deux n'eût pas été ridicule.

Nous devions avoir deux représentants là-bas: l'un d'eux, Lesieur, ne put, hélas? aller défendre sa chance, l'autre, Papot, ne fut pas lui-même.

Quel dommage que Gonder n'ait pas été faire un tour à Stamford-Bridge pour que, cette année encore, la France ait un champion d'Angleterre!

En terminant cet article, je me permettrai d'exprimer un regret: plus de 10.000 personnes assistaient aux Championnats d'Angleterre. Quand pourrons-nous enregistrer pareil engouement du public en France? Il est vrai que la disposition des places réservées aux spectateurs est plus apte en Angleterre à les satisfaire que dans notre pays. De toutes les places, on assiste à l'ensemble des épreuves et on suit de bout en bout la lutte engagée entre les athlètes. Nous ne pouvons en dire autant à Paris. L. de Fleurac.



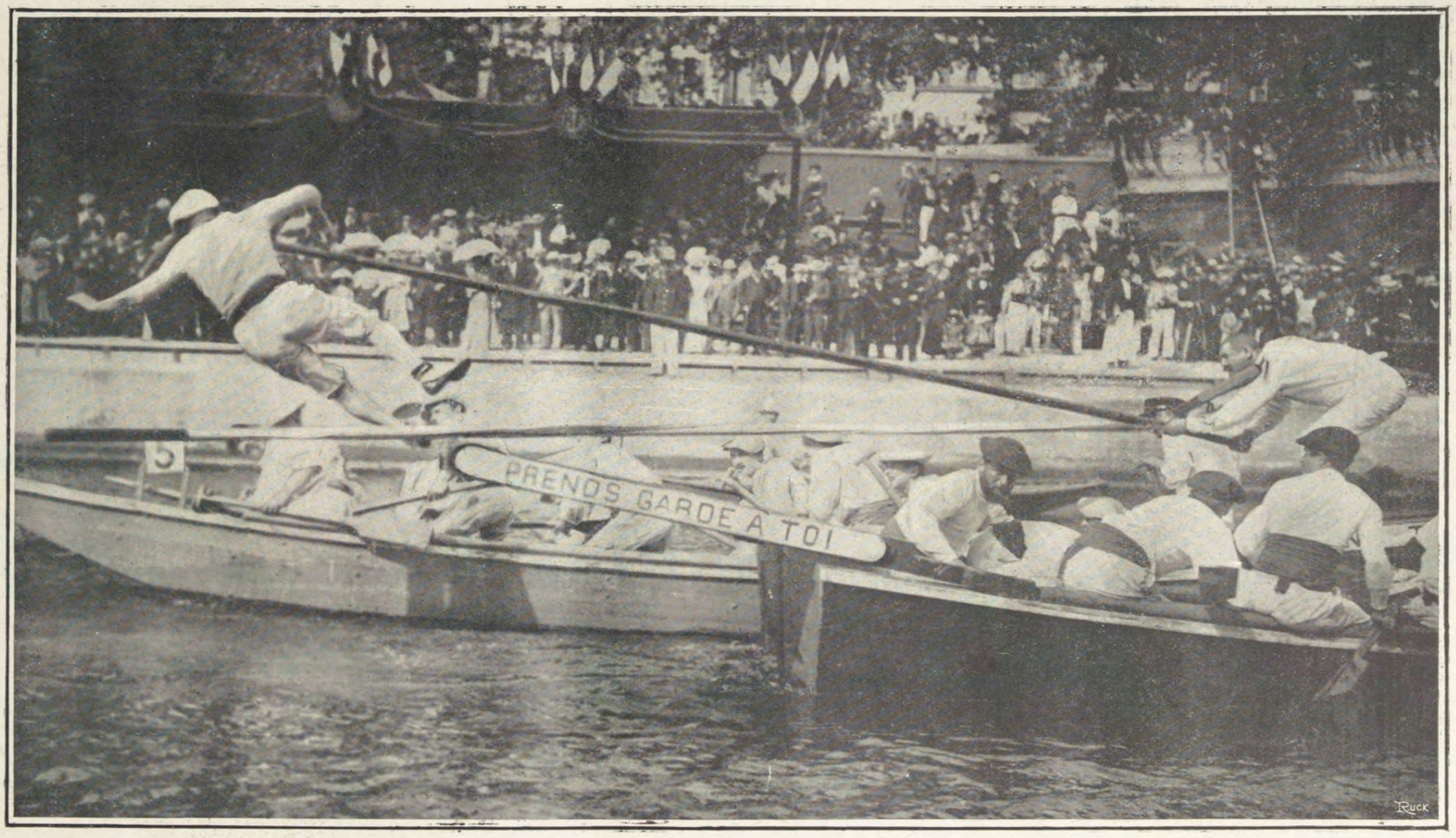
Le passage de la rivière dans le Steeple.

Le Championnat de Steeple se court sur deux milles. Les obstacles très durs, une rivière très large toujours passée avec bain, rendent cette épreuve très pénible. Elle a été gagnée par Russell à 50 m. devant Wigginton (11 m. 14 s. 4/5).

LES JOUTES LYONNAISES

Schall,de Genève, tombe Dupuis, de La Voulte.

Les Joutes Lyonnaises constituent un sport très athlétique et présentent un vif intérêt. Rien n'est plus amusant que de voir les jouteurs s'attaquer avec fougue et résister aux assauts de leur adversaire.



Paron bat Cucumel.

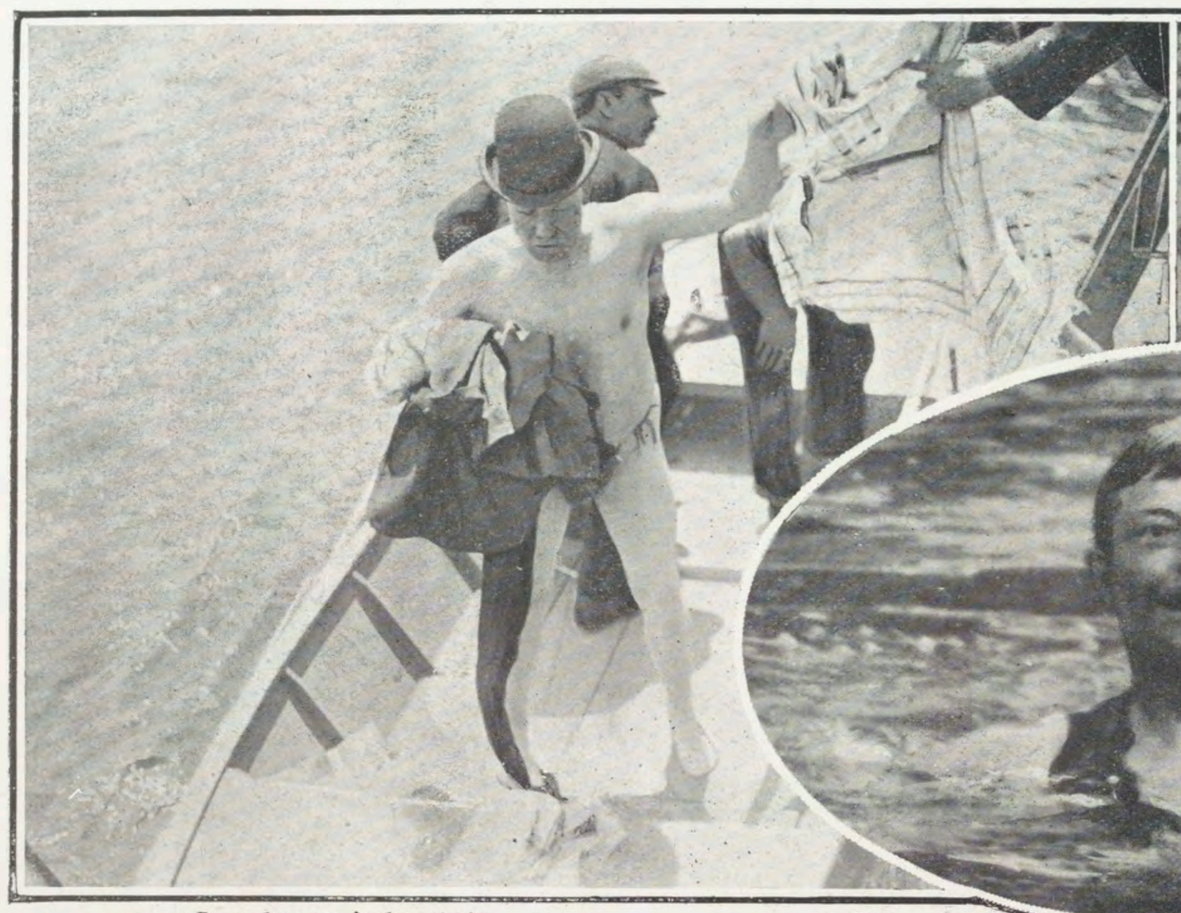
Les chutes les plus diverses donnent aux Joutes Lyonnaises un pittoresque qui fait la joie des spectateurs. Il faut espérer que le Grand Prix, dont le succès fut grand, va mettre en honneur à Paris ce sport, et que de nombreuses épreuves du même genre vont être organisées à nouveau.

Les 14 et 15 juillet, le Grand Prix des Joutes Lyonnaises a été disputé à Paris, devant l'île Saint-Louis. Il a été gagné par Cellard battant Ragache. Tous les grands jouteurs de Lyon, de Genève, etc..., s'étaient présentés contre les champions parisiens. Un public nombreux a applaudi le vainqueur.

Published on July 21 th 1906. Privilege of copyright in the United States

reserved under the Act approved March 3 rd 1905, by Pierre Lafitte.

LA TRAVERSÉE DE PA



Greasley après l'arrivée.

Le vieux champion anglais a fait une très belle course, arrivant troisième, en 3 h. 12 m. 15 s., précédant Paulus de plus d'une minute.

Billy.

Vainqueur des éliminatoires, a abandonné à 1.500 mètres de l'arrivée.

Miss Kellermann et Miss Herxeimer.

Les courageuses misses, nullement émotionnées, causent et plaisantent en attendant le départ.

Miss Herxeimer.

Inconnue hier, miss Herxeimer s'est classée dixième, en 4 h. 58 m.

Pour la seco… En effet, Bo…

Le dimanche 15 juillet a eu lieu la traversée de Paris à la nage. Partis du pont National, les concurrents devaient arriver au viaduc d'Auteuil. Le parcours était de 11 kilom. 62

ARIS A LA NAGE (15 juillet)

Le vainqueur Bougoin à l'arrivée.

e fois, la traversée de Paris à la nage est revenue à un Français. oin, dont on connaissait le courage, mais sur lequel personne n'osait compter, est arrivé premier, en 3 h. 6 m. 6 s.

Rivales mais amies.

Miss Kellermann et Mlle Frauendorfer se serrent la main après le deat-heat qui vient d'être prononcé. Elles ont fourni une traversée sensationnelle! se classant septièmes en 3 h. 59 m. 30 s.

Billington remonte dans son bateau.

Ne se méfiant que de Paulus et de Greasley, Billington a connu trop tard la splendide performance de Bougoin et n'a pu le rejoindre. Il a terminé second, en 3 h. 7 m. 6 s.

Sur 15 partants, 10 achevèrent la course. Parmi eux se trouvaient 3 jeunes filles qui, avec une endurance et une énergie surprenantes, réussirent à passer le poteau d'arrivée.

LE TOUR DE FRANCE (1)

Étape Nice-Marseille. II (Photographies de notre envoyé spécial.)

L'arrivée à Marseille.
Passerieu, sur Peugeot, arriva premier dans l'étape Nice-Marseille en 11 h. 22 m., battant Pottier de deux longueurs.

La côte de la Turbie.
La côte de la Turbie est certes moins dure que le Ballon d'Alsace, mais les coureurs durent faire appel à toute leur énergie pour la monter, en raison du mistral.

Le passage à Cannes.
L'étape Nice-Marseille fut l'une des plus pénibles, mais aussi l'une des plus pittoresques du Tour de France.

A la limite des départements du Var et des Bouches-du-Rhône. (Plaques Lumière.)
Pottier et Passerieu, qui ont réussi à lâcher leurs adversaires, voyagent de conserve, suivis par des sportsmen de la région qui sont allés à leur rencontre et qui éprouvent quelque difficulté à coller derrière ces courageux athlètes.

Published on July 21 th 1906. Privilege of copyrigt in the United States

reserved under the Act approved March 3 rd 1905 by Pierre Lafitte.

(1) Voir les nos 407 et 408.

LE TOUR DE FRANCE (1)

Au pied du Ballon d'Alsace.

Les courageux athlètes du Tour de France ont accompli une splendide performance dans le Ballon d'Alsace. Pottier, sur Peugeot, *a stupéfié les spectateurs, en le gravissant à plus de 20 kilomètres à l'heure.*

II. IMPRESSIONS DE ROUTE

Nous sommes ici à peine au tiers de la gigantesque épreuve cycliste qui passionne actuellement le monde sportif tout entier. Sur les treize étapes, il y en a tout juste quatre de faites, et les concurrents du formidable raid ont couvert 1.350 kilomètres, sur les 4.600 que comporte la course.

Il serait donc absurde de considérer la course comme courte et de se laisser emporter par les premiers résultats pour émettre des pronostics, forcément hasardeux. Que d'efforts terribles à fournir, que d'obstacles à franchir, que d'embûches sans nombre à éviter pour le vainqueur avant que Paris ne soit atteint, et l'in-

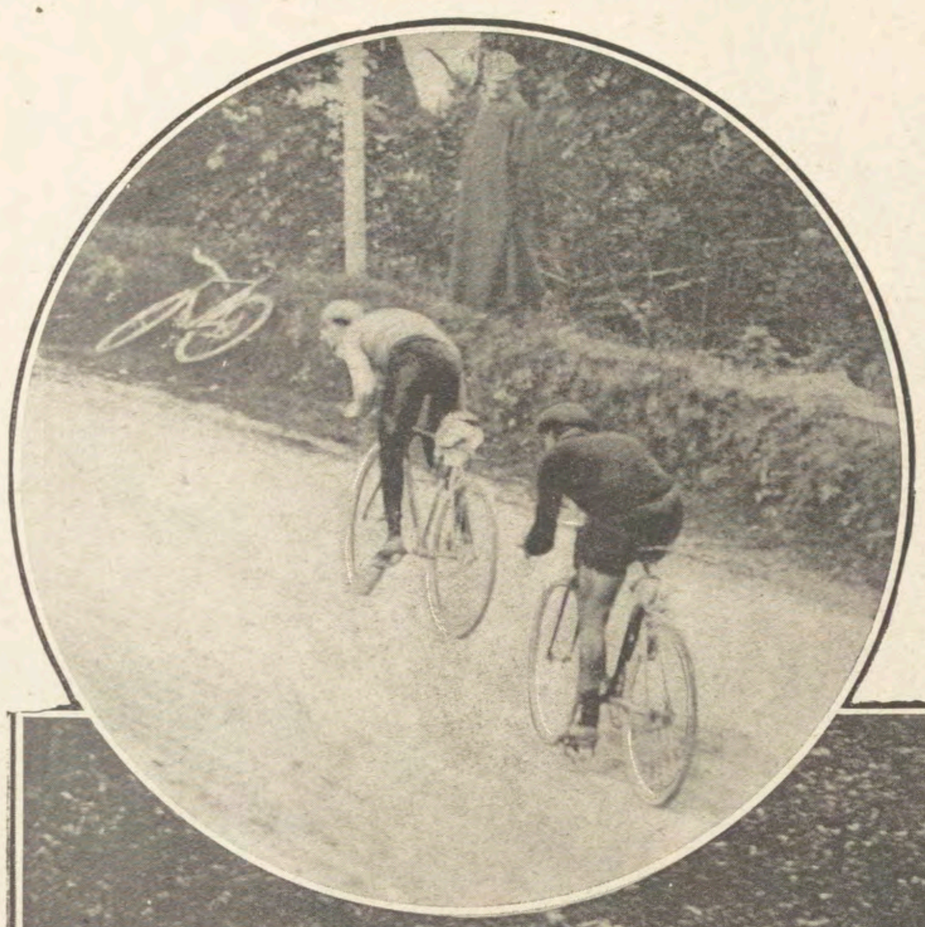
Le virage de Villersexel.

Pottier, sur Peugeot, a lâché le peloton de tête dans le Ballon d'Alsace, et dès la descente, ses adversaires ont tenté de le rejoindre, mais trop tard. Decaup mène le train, devant Cadolle, Georget, etc.

Pottier

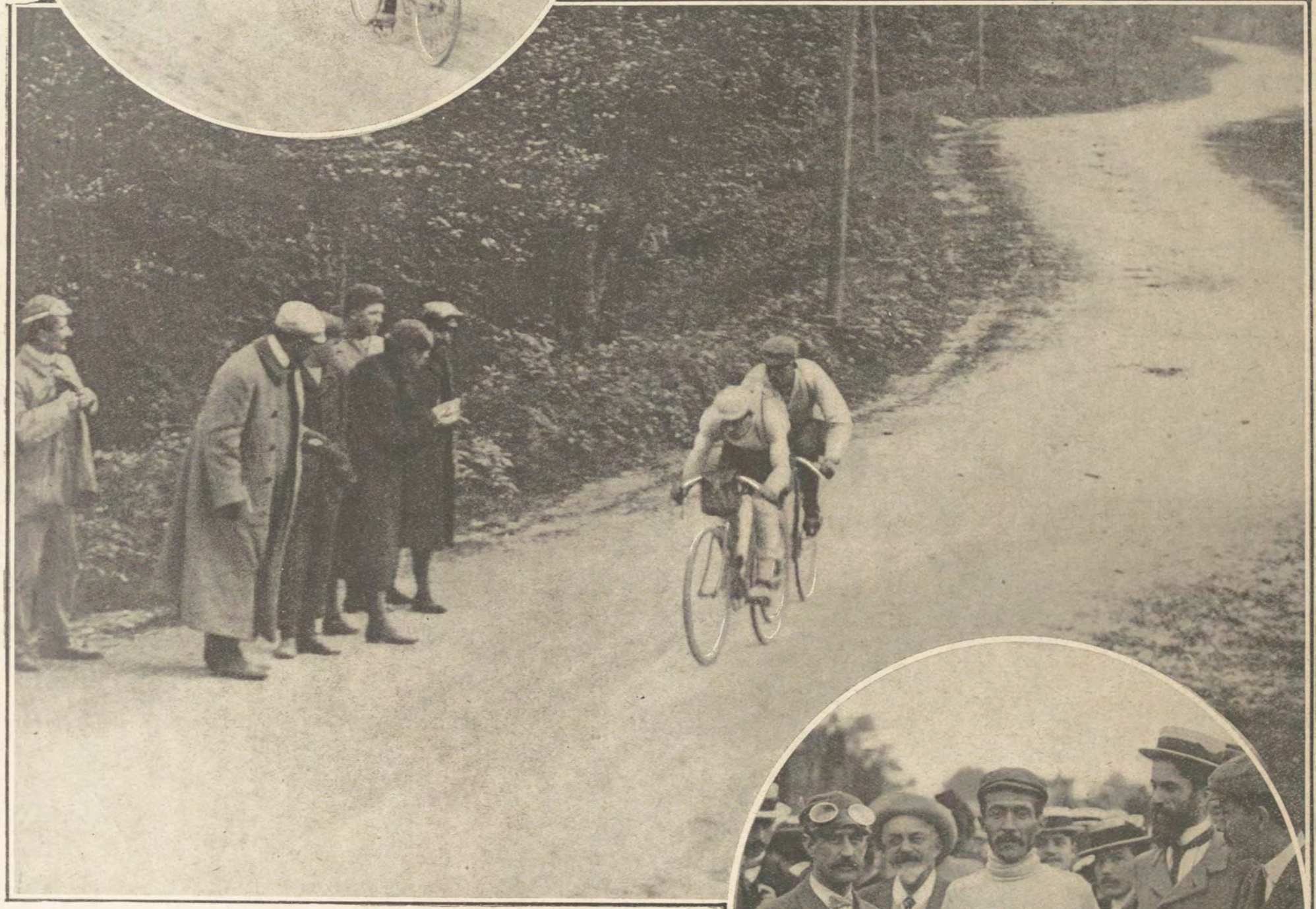
sur Peugeot, s'est classé définitivement comme le meilleur stayer existant, en lâchant des adversaires de grande valeur et en n'étant jamais rejoint.

(1) Voir les nos 407 et 408.



Le Ballon d'Alsace.

On se rend compte de l'effort fourni par les coureurs dans la terrible montée du Ballon d'Alsace, en regardant cette photographie, représentant Wattelier et Beaugendre.



Passerieu et Dortignacq dans la montée du Ballon d'Alsace.

Ce fut une rude étape. Le peloton qui s'était présenté nombreux au pied de la montagne fut rapidement égrené.

terminable circuit bouclé, qui aura conduit tous les coureurs de l'une à l'autre de toutes les frontières françaises, naturelles ou conventionnelles.

Quoi qu'il arrive, cependant, le nom de René Pottier restera intimement lié à l'histoire du Tour de France 1906, et, battu ou non, l'ex-amateur n'en aura pas moins accompli la plus belle série d'exploits dont les annales du sport cycliste sur route fassent mention. On l'a dit et répété, et nos confrères quotidiens ont depuis huit jours chanté ses louanges sur tous les tons. Ce n'est que justice. Réfléchissez, en effet, à cette succession de trois victoires remportées sur un lot absolument remarquable, non point par un enlevage de 500 mètres, mais de haute lutte c'est-à-dire en « décramponnant » tout le peloton dans des conditions particulièrement dures, puisque la course ne comporte l'aide d'aucun entraîneur.

Peut-on imaginer, par exemple, quelque chose de plus beau, au point de vue athlétique, que la performance de Pottier dans Nancy-Dijon, alors qu'il sème les 18 concurrents encore attachés à sa roue dans la terrible montée du Ballon d'Alsace, et s'assure ainsi une avance de quelques minutes, avance qu'il conservera, augmentera même ensuite, malgré les efforts de tous ses poursuivants? Se rend-on compte de ce que représente l'effort de cet homme qui pousse solitairement ses pédales sans repos, sans trêve, sans relâche durant 250 kilomètres, ignorant même de l'intervalle qui le sépare de ses concurrents? Il faut l'avoir, comme nous, suivi de près, pour se rendre compte de la valeur de l'exploit.

Certes, ceux qui, premiers ou derniers, parviendront jusqu'au bout de la randonnée formidable qui se terminera le 29 juillet sur le ciment du Parc des Princes auront bien mérité, par leur vaillance, les applaudissements enthousiastes qui ne peuvent manquer de les accueillir. Nul ne peut en certifier plus que moi qui les aurai suivis de bout en bout. Cette épreuve constitue, à n'en pas douter, le plus probant critérium d'endurance et d'énergie qui ait jamais été organisé.

J'ai dit plus haut ce que je pensais de Pottier. A l'heure ou je vous écris, deux circonstances peuvent seules mettre sa victoire en doute: l'accident ou une défaillance causée par les efforts fantastiques faits par le leader dans les étapes précédentes. Plusieurs de ses concurrents escomptent d'ailleurs l'un ou l'autre, et je sais nombre de connaisseurs qui estiment qu'on ne saurait impunément se dépenser ainsi dans une compétition où il importe d'avoir des forces en réserve. Qui vivra verra.

En attendant, les adversaires de Pottier, au moins plusieurs d'entre eux, ne sont nullement découragés.

VICTOR BREYER.

(Plaques Lumière.)

Au contrôle de Dijon

Pottier, qui vient de gagner la troisième étape, ne semble nullement déprimé par les durs efforts qu'il a été forcé de fournir. (Bicyclette Peugeot.)

L'ENTRAINEMENT AMÉRICAIN

POUR LES COURSES A PIED ET LES CONCOURS ATHLÉTIQUES

Par Geo W. ORTON

IX (*Suite*)[1]

LE 1.500 MÈTRES

Par exemple, vous couvrirez le premier quart bon train, le second presque à la même allure; dans le troisième, vous ralentirez, et vous finirez le plus fort que vous pourrez. Il n'est pas impossible de déployer un bon emballage sur les derniers 400 mètres d'une course de distance et cela constitue, vous le devinez, un sérieux appoint. Mais pour cela, il faut que le coureur soit capable de *changer sa foulée*. Je m'explique : le *sprinter* et le coureur de fond n'usent pas des mêmes muscles. L'angle du jarret est plus ouvert chez le premier que chez le second, la jambe est plus tendue et par conséquent la cuisse fatigue davantage chez le *sprinter*. Il s'ensuit une réelle difficulté pour le coureur de fond d'étendre sa foulée à la fin d'une course dure. Mais il est bien évident que s'il arrive à triompher de cette difficulté et à « sprinter » le dernier quart de mille dans le style du coureur de 400 mètres, il finira beaucoup plus vite que s'il n'avait pas modifié son pas. Voilà le principe pour développer un bon emballage à la fin d'une course de distance. Quand on n'a pas essayé de le faire, cela semble une chose aisée. En réalité, peu de coureurs en sont capables, car le changement de pas exige une grande vigueur musculaire.

L'état général du corps Cette dernière condition, jointe à ce que nous avons dit de la nécessité d'une grande force de résistance, montre qu'une constitution solide est indispensable au coureur de 1.500 mètres. Il devra être pourvu d'un cœur en parfait état et de poumons absolument sains, posséder des muscles dorsaux et abdominaux à l'épreuve de tous les efforts. Il est donc utile qu'il s'adonne à des exercices de gymnastique rationnelle propres à lui fortifier l'ensemble du corps. Ce n'est pas tout. Le coureur de 1.500 mètres devra surveiller son alimentation avec un soin particulier. S'il a l'estomac tant soit peu dérangé, il lui est impossible de montrer sa meilleure forme sur cette distance.

X

Les Courses de plus de 1.500 mètres

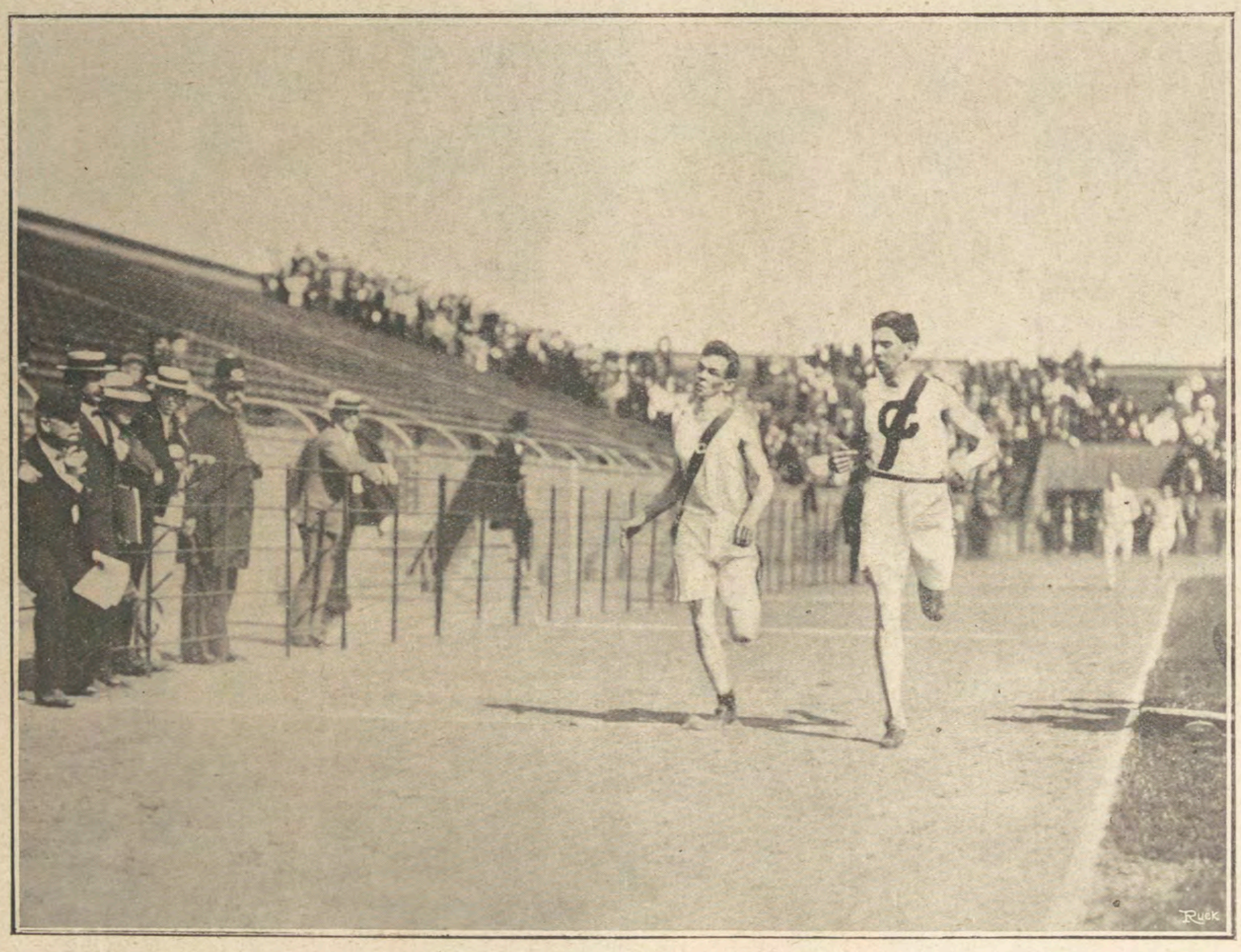
Tout ce que j'ai dit en parlant du 1.500 mètres trouve son application dans les courses plus longues.

J'y renvoie donc le lecteur et me contente ici de résumer ces conseils. Le coureur doit se préoccuper : 1° de développer son endurance; 2° d'accélérer son train; 3° de perfectionner son style. Il augmentera son endurance en couvrant la distance de l'épreuve assez souvent pour pouvoir la parcourir aisément le jour de la réunion. Il acquerra du train en effectuant des distances plus courtes à une allure plus vive, puis en allongeant progressivement la distance tout en maintenant l'allure. Enfin, il affinera son style en donnant beaucoup d'attention à la foulée. Celle-ci doit être aussi longue que possible, sans tomber cependant dans l'exagération; car un pas un peu court est préférable, à la rigueur, à un pas trop long qui fatigue le coureur. En général, les bons stayers sont plutôt petits. Il n'est pas possible, en effet, de porter du poids sur une distance. Cela est aussi vrai pour les hommes que pour les chevaux. N'abordez donc pas le grand fond, si vous êtes d'une taille élevée et de forte carrure. Mais petit ne veut pas dire faible. Un corps solide, un cœur et des poumons sains, un excellent estomac, sont nécessaires au stayer.

Je ne donnerai pas de tableau d'entraînement pour les courses dépassant 1.500 mètres, attendu que ces épreuves varient beaucoup. D'une façon générale, il convient d'effectuer de temps en comps la distance totale de la course et de s'entraîner dans l'intervalle sur de moindres parcours, afin de développer son train.

J. Perry.

Un beau type de coureur de demi-fond, J. Perry, de l'Université de Princeton, champion intercollegiate d'Amérique, 1900 et 1901.



L'arrivée d'un Championnat de 2 milles.

Scnutt, aujourd'hui à l'Université d'Oxford, en Angleterre, gagne le Championnat Intercollegiate de deux milles, précédant d'une poitrine Nasmith, du Colgate University. Il est rare qu'une course aussi longue soit gagnée d'un si petit intervalle. Aussi le visage des deux rivaux témoigne-t-il de la persistance de leur effort.

XI

Le Cross-Country

Le cross-country est en honneur dans tous les pays où l'on cultive les sports. Mais c'est surtout en Angleterre qu'il fleurit parmi les innombrables Harriers Clubs et autres sociétés du même genre. La faveur dont jouit le cross-country est bien compréhensible. Quel plaisir de filer par les bois et par les champs dans l'air frais de l'automne! En outre, rien n'est plus fortifiant. Aussi, mon opinion est-elle que tous les membres des clubs athlétiques devraient pratiquer le cross-country. Peu importe qu'ils soient ou non capables de disputer les épreuves publiques. Tous trouveront dans cet exercice une distraction très plaisante en même temps qu'un réel profit pour leur entraînement en général. Il conviendra donc de diviser les amateurs en deux catégories : ceux qui ont la course pour but et ceux qui n'ont en vue qu'une récréation hygiénique.

Dans chacune de ces catégories, il est bon de partager les coureurs en plusieurs équipes, suivant leur qualité.

(*A suivre.*) Geo W. Orton.

(1) Voir les nos 398 à 405 et le n° 407.

BLOC-NOTES

La Vie au Grand Air

AUTOMOBILE

LES BÉNÉFICES D'UNE COURSE

Je me trouvais à Versailles au banquet des 100.000 à côté d'un touriste militant qui est venu peu à peu de la bicyclette à l'automobile, mais qui a toujours conservé un profond mépris pour les scorchers du guidon ou du volant.

—Vous étiez au Circuit de la Sarthe ? lui dis-je, sachant d'avance sa réponse.

—Moi, perdre mon temps à voir ces fous dangereux dévorer les routes empoussiérées ! Vous me connaissez pourtant bien ! A quoi peuvent bien servir ces courses ? à créer des monstres de vitesse dont jamais personne n'osera se servir !

—Taisez-vous, homme ingrat, lui-repartis-je ! Je ne veux pas ici refaire une fois de plus le plaidoyer pour la course. L'affaire est jugée depuis longtemps. Mais je ne comprends pas que vous récriminiez contre celle-ci, qui est la première ayant produit un perfectionnement immédiat et indiscutable dont va profiter le tourisme. Ne vous est-il donc jamais arrivé d'avoir à remonter un pneu de 90 sous un soleil brûlant ou par une pluie battante ? N'avez-vous jamais apprécié la douceur des cinq ou six cents coups de pompe nécessaires pour le regonfler.

Car vous mettez vous-même la main à la pâte, et je suis certain que vous auriez souvent donné cher pour pouvoir placer sur votre roue un pneu de rechange prêt et tout gonflé, sans avoir autre chose à faire qu'à desserrer et replacer quelques écrous. La jante amovible satisfait à vos vœux.

C'est la course qui vous l'a donnée. J'aurais continué longtemps, mais mon voisin avait quitté sa place pour aller écouter le discours de M. Barthou.

MARCEL VIOLLETTE.

Les danseuses de Sisowath partant en promenade.

LES DANSEUSES DE SISOWATH

RIEN n'était plus curieux, à Marseille, que de voir l'émoi des danseuses de Sisowath, conduites en automobile. Elles finirent par se passionner pour ce sport. C'est M. Jean Ajalbert, le littérateur bien connu, qui nous a communiqué cette curieuse photographie.

L'INCENDIE D'UNE AUTOMOBILE

DERNIÈREMENT à Cannes, une allumette ayant été jetée à terre à côté d'une automobile, l'herbe s'enflamma et communiqua le feu à l'essence du moteur, créant aussitôt un foyer formidable. Les voyageurs eurent le temps de sauter de la voiture.

L'automobile après l'incendie. (Cannes).

CYCLISME

LE CLASSEMENT DES COURSES DE GRAND FOND

NOUS avons reçu, d'un concurrent du Tour de France qui a été forcé d'abandonner, une lettre dans laquelle il nous adresse ses griefs contre le classement de cette course :

« Ne trouvez-vous pas illogique que lorsqu'à une étape vous parvenez à prendre une demi-roue au second vous comptiez un point de plus que lui, et que lorsque vous réussissez à passer la ligne d'arrivée avec une heure ou deux d'avance vous n'ayez encore qu'un avantage d'un point sur le deuxième? »

Evidemment, au premier abord, il semble qu'il y ait une injustice dans ce mode de classement. Mais s'il n'est pas idéal, il est tout au moins le plus rationnel. En effet, si l'on fait entrer en ligne de compte les divisions de temps, celui qui au bout des trois ou quatre étapes a pu prendre deux heures à ses suivants, n'aura plus qu'à vivre sur cette avance, évitant seulement d'être décollé. Dès lors il n'y aura plus de lutte, et le caractère sportif de la course sera presque annihilé. Dans le Tour de France tel qu'il se court cette année, nous assistons à un combat que se livrent de bout en bout les célèbres routiers. La lutte n'en est que plus belle, la victoire étant plus difficile.

Il y a plus d'aléas pour celui qui tient la tête, mais aussi plus d'espoir pour ceux qui le talonnent. Aussi bien l'homme de grande classe qui, comme Pottier, parvient à prendre une avance de près d'une heure dans le Ballon d'Alsace peut dans les étapes suivantes affronter sans crainte les assauts de ses adversaires.

JACQUES MORTANE.

La plus jeune équipe de tandem.

ENFANTS PRODIGES

A Tourcoing se trouve la plus jeune équipe de tandem du monde : le frère qui conduit a 6 ans, sa sœur, sa coéquipière, n'a que 4 ans 1/2. Dernièrement aux applaudissements de la foule ils ont fait 3 kil. sur le vélodrome de Roubaix à belle allure au cours d'une réunion de courses.

LES POMPIERS CYCLISTES

CHRISTIANIA possède une compagnie de pompiers cyclistes. Il serait à souhaiter que Paris, suivant cet exemple et même celui d'Amiens, dont nous parlions dans notre dernier numéro, créât un corps semblable dont les services ne sauraient être trop appréciés.

Pompiers de Christiania répondant à un premier appel.

RÉSULTATS TECHNIQUES

(Du 8 au 13 juillet.)

CYCLISME

Dimanche 8 juillet.

Buffalo. — *Scratch* : 1. Rutt, 2. Hourlier; 3. Gardellin; 4. Doerflinger.

Demi-fond. : 1. Daragon; 2. Mettling; 3. Tommy Hall.

Piste municipale. — *Championnat de France des 50 kilomètres (amateurs)* : 1. Bardonneau (1 h. 5 m. 11 s. 3/5); 2. Vast; 3. Régaldie.

Jeudi 12 juillet.

Buffalo. — *30 kilomètres derrière tandems* : 1. Seigneur (36 m. 38 s. 4/5); 2. Darragon, à 60 m.; 3. Cornet, à 1 tour.

15 kilomètres derrière motocyclettes : 1. Germain, de la Flèche (13 m. 16 s. 4/5); 2. Gombault, à 2 tours; 3. Lautier, à 4 tours.

Tour de France.

3e étape (Nancy-Dijon, 416 kilomètres). — 1. Pottier, en 15 h. 18 m. 41 s. 4/5; 2. Passerieu; 3. Cadolle, etc.

4e étape (Dijon - Grenoble, 311 kilomètres.) — 1. Pottier, en 10 h. 32 m. 35 s.; 2. Cadolle; 3. Dortignacq, etc...

5e étape (Grenoble-Nice, 345 kilomètres). — 1. Pottier, en 12 h. 27 m.; 2. Passerieu; 3. Christophe, etc.

ATHLÉTISME

Dimanche 8 juillet.

Grands Prix du Racing.—Coupe Campbell Wood (1.000 m.) : 1. Keyser, en 2 m. 36 s. 4/5; 2. Daubin; 3. Boudreaux.

Prix de la Commission (handicap) : 1. Scheffield (135 m.); 2. L. de Fleurac (o); 3. Joureau (225). T. : 9 m. 11 s. 4/5.

Grand Prix de Paris (1.000 m.) : 1. Soalhat (2 m. 36 s. 3/5); 2. Ed. Filiâtre; 3. Renard.

Grand Steeple du R. C. F. (1 200 m.) : 1. G. Filliâtre (o); 2. Chavez (10 m.); 3. Salomez (45 m.).

HIPPISME

Dimanche 8 juillet.

Auteuil. — *Prix Aguado* (haies 2.800 m.) : 1. L'Enfer, à M. Pfizer (Sauval); 2. Polichinelle II; 3. Mambrino. (9 partants.)

Prix Firino (Steeple, 5.000 m.) : 1. Zingara, au comte de Rodellec du Porzic (Seddon); 2. Scipion II; 3. Grozav. (11 partants.)

Mardi 10 juillet.

Saint-Ouen. — *Prix Valois* (haies, 2.500 m.) : 1. Ypsilanti, à M. Chan (Parfrement); 2. Orator; 3. Dendera. (12 partants.)

Mercredi 11 juillet.

Colombes. — *Prix Joubert* (haies, 3.000 m.) : 1. Matou II, à M. Léautey (A. Carter); 2. Tardets; 3. Lassa. (8 partants.)

Jeudi 12 juillet.

Maisons-Laffitte. — *Prix Louis d'Or* (2.600 m.) : 1. Brat, à M. Ephrussi (Turner); 2. Commère II; 3. Grande Mademoiselle. (11 partants.)

PETITE CORRESPONDANCE

Un Palois. — L'an dernier, la *Vie au Grand Air* ne comportait presque que des illustrations. Un nombre considérable de nos lecteurs se sont plaints qu'il n'y ait presque plus de texte et que les articles fussent trop courts, par conséquent d'un intérêt insuffisant. Nous n'avons pas hésité à leur donner satisfaction, et nous avons eu recours a une collaboration de premier ordre ; mais naturellement, donnant plus de texte et faisant des sacrifices sur la rédaction nous avons dû diminuer le nombre des illustrations. Celui-ci n'en reste pas moins fort important, et nous n'épargnons rien dans cet ordre d'idées lorsqu'une grande épreuve sportive se présente. En ce qui concerne les hors-texte en couleur, nous en donnons toutes les fois que l'actualité nous le permet.

Vincent. Fougères. — Le Grand Prix de Vichy se court au mois d'août, pendant la première semaine.

Breton, Lyon. — Elle a reçu un coup de sabot au départ et elle a achevé le parcours très courageusement, malgré une entaille profonde.

Brunel, Mustapha. — Ainsi que nous l'avions dit, nous sommes sûrs que notre lecteur a exagéré au moins d'un mètre, peut-être de plus. Il n'y avait aucune faute d'impression. Il s'était vanté de sauter couramment à pieds joints la hauteur de 2 m. 50.

ATHLÉTISME

A PROPOS DE BOXE LES MATCHS NATIONAUX

LA boxe est un sport. Jusqu'ici personne n'en a douté. Toutefois des craintes s'élèvent à cet égard dans les milieux compétents. Nous possédons de bons pugilistes. Mais en France nous préférons assister à des rencontres de boxeurs anglais même médiocres, plutôt que voir un match entre deux de nos compatriotes de premier ordre. C'est ainsi que nous lisons parfois que tel homme (le plus souvent il s'agit d'un apprenti boxeur qui prend un nom britannique et pour la circonstance se fait raser la moustache) lance un défi à tous les athlètes de sa catégorie. Le bon public s'y laisse prendre une fois, deux fois, mais s'aperçoit bientôt que ce sont des rencontres au « chiqué » et il ne lui en faut pas plus pour être convaincu que la boxe est un sport n'offrant aucun intérêt. Je sais que les champions anglais professionnels coûtent très cher et que les amateurs se déplacent difficilement, mais à quoi bon faire appel à ces pugilistes autrement que dans les grandes circonstances, alors que nous possédons en France des boxeurs susceptibles de nous faire assister à de belles rencontres ?

Il est plus agréable de voir des rounds bien menés par des hommes de valeur égale que de regarder un assaut préparé d'avance où les coups ne portent pas, jusqu'au moment où celui qui fait « l'Anglais » pour suivre les conventions, knock-oute son adversaire par un upercut qui n'endommagerait pas la plus faible mouche.

J. M.

Le terrain du S. C. Romanais.

LE CHALLENGE DU S. C. ROMANAIS

ROMANS est l'un des centres les plus sportifs du Midi. Le 1er juillet, une grande réunion y était organisée. De nombreux concurrents prirent part aux diverses épreuves, qui furent très disputées. Presque tous les records des Alpes furent battus et le Football-Club de Lyon triompha par 106 points, devenant ainsi détenteur du Challenge du S. C. Romanais.

UNE COURSE DE POUSSETTES

A Saint-Brieuc, M. Pincemin vient d'organiser une épreuve originale : une course de poussettes. Les concurrents devaient couvrir 24 kilomètres sur la route accidentée de Saint-Brieuc - Binic. Le premier, Limousin, a mis 2 h. 59.

Le départ de la course de poussettes. (St-Brieuc, 1er juillet.)

HIPPISME

CAISSE DE SECOURS POUR LES JOCKEYS

SUR l'initiative du prince Pierre d'Arenberg, une réunion de propriétaires de chevaux d'obstacles a eu lieu ces jours-ci, à l'effet de décider la création d'une caisse destinée à secourir leurs jockeys et hommes d'écurie, victimes d'accidents, soit en course, soit à l'écurie.

Au cours de cette réunion, d'intéressantes décisions ont été prises : chaque propriétaire, notamment, s'est engagé à verser une somme de cent francs sur chaque course gagnée par ses chevaux d'une valeur inférieure à 10.000 francs, et de 200 francs sur chaque course de 10.000 francs et au-dessus.

Vingt-cinq propriétaires ont déjà adhéré à cette Association.

Nous ne saurions trop les féliciter de leur acte de générosité, et il est certain que tous voudront adhérer à cette association.

Il ne faut pas oublier que parmi les jockeys, s'il en est quelques-uns, les ténors, qui gagnent d'énormes appointements, nombreux sont ceux, surtout en obstacles, qui arrivent péniblement à joindre les deux bouts. Ajoutez à cela les périodes, parfois répétées dans la même année, qu'ils passent à l'hôpital, sur un lit de douleur, et vous conviendrez que le sort de ces pauvres gens n'est pas si enviable que d'aucuns se l'imaginent. Les risques des courses de haies et de steeple sont plus nombreux que ceux des courses plates et les jockeys touchent moins. Pourquoi ? L'initiative prise par les propriétaires est donc louable et est peut-être un acheminement vers le régime égal pour toutes les montes.

PAUL MÉGNIN.

La dernière invention hippique. L'ombrelle pour chevaux.

UNE OMBRELLE POUR CHEVAUX

CHAQUE été, par crainte d'insolation, les cochers mettaient de volumineuses et inesthétiques coiffures à leurs chevaux. On vient de trouver mieux. On place une petite ombrelle sur la tête du cheval, qui se trouve ainsi à l'abri des rayons du soleil.

LES COURSES DE POMPADOUR

DE tous les hippodromes de province, l'un des plus jolis est celui de Pompadour, situé dans un cadre ravissant. Le sport n'y est peut-être pas aussi sensationnel que dans les grands centres, mais la beauté du site supplée à cet inconvénient.

Le vestiaire des jockeys à l'hippodrome de Pompadour.

Les " Espoirs " aux Enchères

Par SAINT-GEORGES

L'acquisition d'un yearling peut être considérée comme l'achat d'un billet de loterie ⌀ Les plus malins, les plus avisés s'abusent sur de trompeuses apparences ⌀ Cet article a pour but de proposer une plus équitable répartition des prix accordés. ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Vue générale du Tattersal à Deauville.

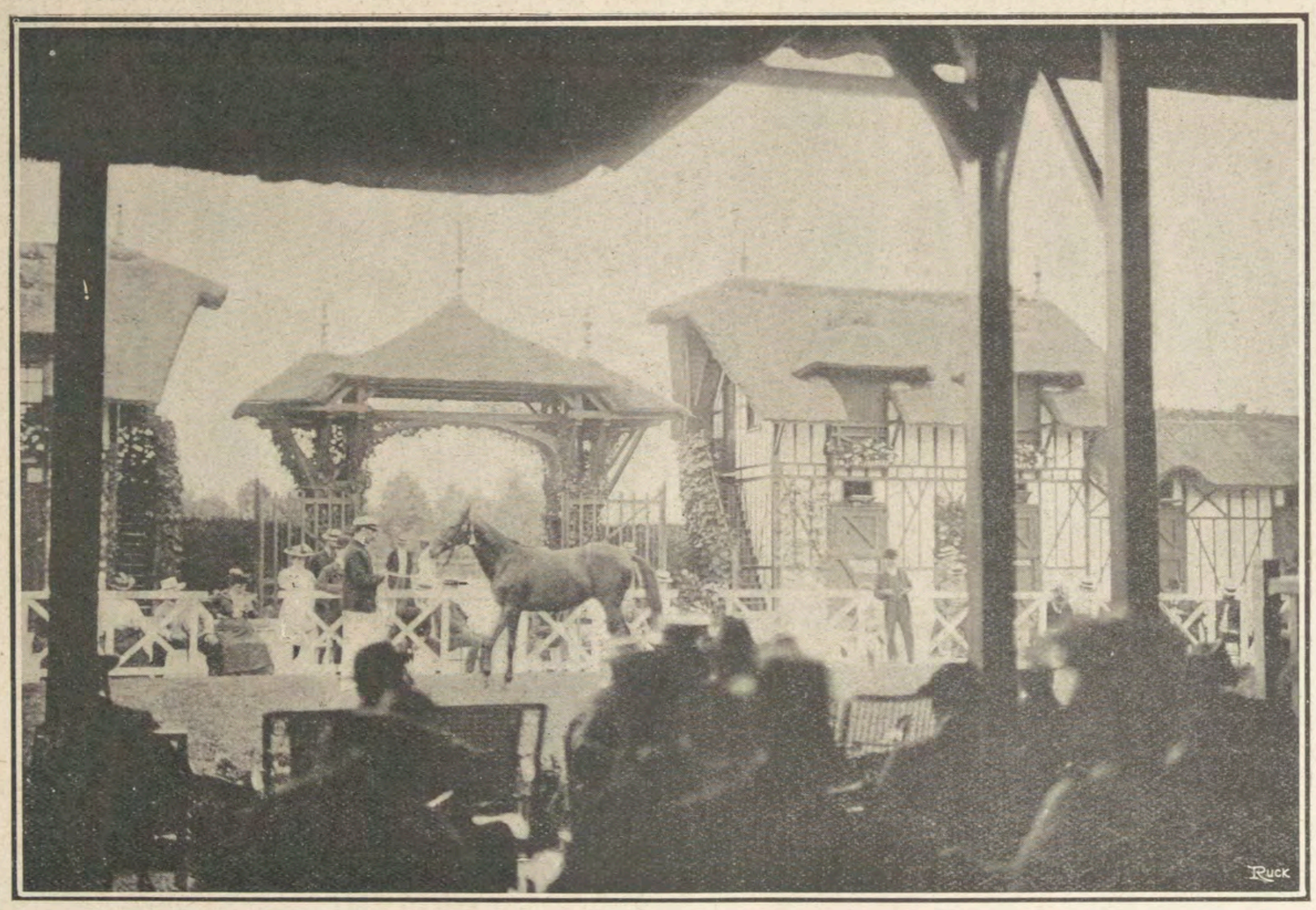
C'est au mois d'août que commencent les grandes ventes de yearlings à Deauville. Plus d'un millier de poulains et de pouliches y défilent annuellement.

En attendant le tirage de la grande loterie deauvilloise, les établissements de vente ont mis sur le marché les premiers yearlings. Ces ventes furent peu sensationnelles. Celle du haras du comte de Fels qui semblait devoir être *a great attraction*, s'est réduite à une petite liquidation sans importance, un seul sujet ayant atteint les environs de 15.000 francs. Nous n'avons donc pu encore connaître quelles étaient les dispositions des acheteurs pour les ventes de 1906. Les échecs de l'écurie de M. Edmond Blanc qui avait un instant terrifié les acheteurs; la plus-value des recettes des sociétés de courses faisant prévoir une augmentation des prix, devraient être des facteurs favorables. De plus, si de grandes écuries liquident et si de gros propriétaires se contentent de vendre désormais les produits de leur élevage, le nombre des petits propriétaires s'est accru; il y a plus de place pour eux sur les programmes; la force du nombre semble devoir remplacer la puissance individuelle; le temps n'est pas loin où il ne subsistera que bien peu de somptueuses maisons et où la multitude des couleurs aura remplacé les casaques omnipotentes.

Je n'ai pas à rechercher aujourd'hui si c'est un bien ou un mal, si la suppression du ring est en partie cause de cette transformation du turf. Occupons-nous seulement de la vente des yearlings qui est la grande préoccupation du moment. Nous sommes d'ailleurs à une période de concours; l'éleveur aussi rêve d'avoir des prix.

C'est une chose bien complexe que la vente des yearlings. Il n'est guère d'enchères aussi capricieuses. L'estimation d'un poulain varie dans la proportion de cinquante à cent. La question de hasard, de chance est considérable.

Il y a, avant tout, la marque qui peut doubler la valeur d'un produit. Vous savez ce que c'est que le panurgisme. Il existe plus que nulle part ailleurs aux ventes de yearlings. Nous ne mettons point en doute qu'il y ait de bons et de mauvais élevages, qu'il y ait les maisons sérieuses qui ont pour elles le sang, le sol, la nourriture et tous les soins possibles; qu'il y ait les truqueurs, ceux qui généralement amènent les chevaux dans la plus belle condition apparente pour l'acheteur amateur de bêtes grasses, rondes et soyeuses, ne se rendant pas compte, sous cet amas de chair, de ce qu'il trouvera en lignes et en charpente, en ossature, quand l'animal sera débourré.



Un yearling sous le feu des enchères.

Les yearlings défilent successivement dans le ring sous les yeux des nombreux acheteurs à la recherche d'un grand crack. Souvent les espoirs sont déçus, mais parfois aussi une bête vendue bon marché fournit une carrière très brillante.

Les acheteurs de bonnes marques ne s'aperçoivent que bien vite que s'ils n'ont pas été volés, ils n'ont pas payé trop cher. Les acheteurs de marchandises quelconques jetées sur le marché apprennent à leurs dépens qu'il leur faudra longtemps pour faire un tempérament à l'animal de mauvaise provenance. Les deux dangers sont donc ou d'être happé par les prix qu'engendrent un engouement exagéré et un snobisme absurde, ou d'être la dupe d'un truquage trop fréquent. L'acheteur vogue ainsi entre deux écueils.

— Oh! Que c'est donc épouvantable de chercher à vendre ses produits! s'écriait l'an dernier un éleveur en passant à côté du prince X.

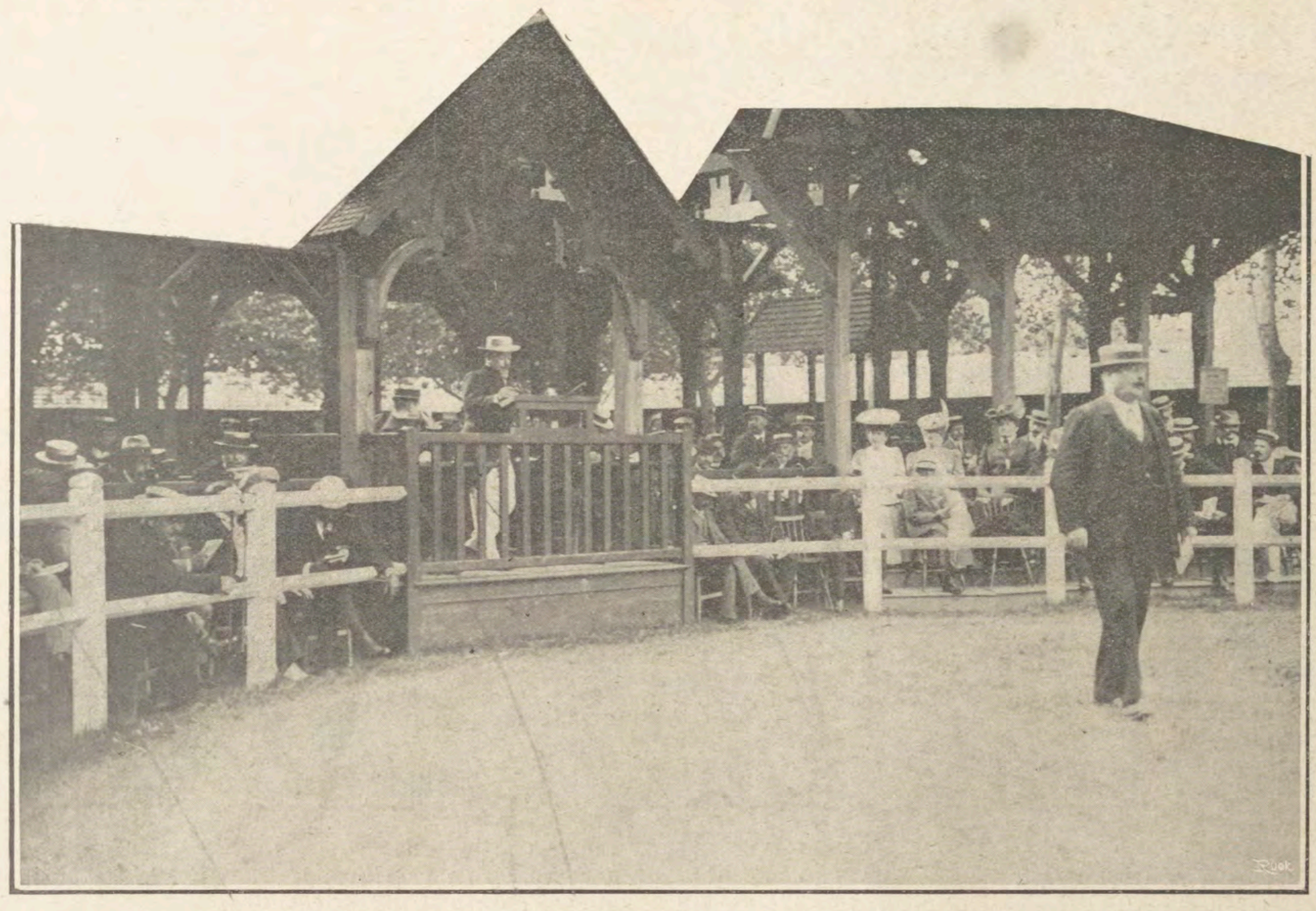
Et celui-ci de répondre :

— Moins épouvantable que de chercher à acheter. Quelle bouteille à l'encre! La vérité est que c'est une tâche difficile, ingrate pour tous. L'argent n'est pas équitable. Il est fou, par instants, stupidement réservé, à d'autres moments.

Les courants favorables ou contraires

Le souffle de feu passe sur une vente, puis l'air s'alourdit, semble mort. Un malaise règne; il semble que l'assistance s'est assoupie. Personne ne veut plus rien, à n'importe quel prix.

Lorsque vous n'êtes pas initié à ces bizarreries, vous vous dites que ce sont évidemment de tristes produits qui passent, ou que plus



Le ring chez Chéri-Heilbronn.

Dans cet établissement passent annuellement en vente quatre à cinq cents yearlings. L'année dernière, le record a été atteint par Vichy, fils de Cyllène, acheté 60.000 francs par M. Edmond Blanc.

malins que vous, ceux qui se tiennent cois savent quelque chose de contraire à tel haras, à tel produit. Et si vous avez envie de pousser, vous vous abstenez, inquiets de sentir autour de vous une assistance naguère animée, qui s'est métamorphosée en figurines de cire.

Parfois, il y a une méfiance justifiée, mais le plus souvent, il n'y a rien qui vaille dans ces réticences. La preuve en est que l'on pourrait établir de longues listes de bons et de grands chevaux qui se vendirent de 500 à 6.000 francs, et des listes plus longues encore de chevaux payés au poids de l'or, qui, non seulement furent mauvais, mais ne virent jamais un champ de courses. Ce qu'il y a d'amusant dans ce dernier cas, c'est que les plus grands maîtres de l'élevage et du turf, les fins des fins, les professeurs, les purs des purs, tout comme des naisseurs célèbres, ont été pincés à ce petit jeu de l'enchère et du hasard. M. Edmond Blanc, qui est un excellent juge et qui a une grande expérience, y a été pris — combien avec lui! — au trébuchet du petit marteau d'ivoire.

A ce sujet, M. Adolphe Abeille, qui a une si fine intelligence et une si grande, si impulsive sincérité me disait un jour :

— Qu'on nous laisse donc tranquilles avec la gloire d'avoir découvert le grand cheval aux ventes de Deauville. C'est un coup de chance. Quand j'ai acheté Callistrate, pour 7.000 francs, à Deauville, j'étais venu pour celui qui passait avant lui, du même haras. Il fut détestable. Sentant que mon rival en voulait à tout prix, je cédai, et c'est un peu parce que j'étais dépité et excité à enchérir que j'achetai le suivant, qui était Callistrate. Est-ce que vous vous figurez que lorsque je payai Champaubert 5.600 francs je me figurais que j'avais trouvé la pie au nid?

Ah oui, ils m'amusent, ajoutait M. Abeille, avec leur science de deviner le bon cheval dans le yearling; un numéro à la loterie, voilà.

Charmante modestie, non exclusive de valeur. Je ne puis dire combien j'éprouvai de plaisir de cette franchise, alors que chez tant d'autres je n'aurais rencontré que de l'orgueil. Car, je le répète à dessein, c'est bien une loterie. L'éleveur sait parfois que tel produit de son haras a telle ou telle imperfection, tel défaut, telle tare qui le rendront inutilisable; ce qu'il ignore, nous pouvons dire, toujours, c'est ce que sera capable de faire son élève. Les animaux dont avaient conçu la plus grande idée les gens experts qui les avaient suivis dès leur jeune âge, ont trompé la confiance qu'ils inspiraient.

Ce que je préconiserais, c'est de payer dix poulains une moyenne de cinq mille francs, pour en éliminer ensuite cinq ou six, et en ne se bornant ni à un seul sang, ni à un seul haras, de rechercher des produits d'étalons ayant une production constante, fût-elle de qualité moyenne, plutôt que des fils ou filles de chevaux ayant eu un produit de grand ordre, s'il est l'exception.

Ajoutez l'atout inappréciable du haras où les poulains sont solidement nourris, judicieusement soignés.

Et maintenant, si par hasard le lecteur était un acheteur éventuel, je lui donnerais, pour finir, un précieux tuyau : « Demandez qu'on lève les pieds; si le cheval s'y refuse, c'est que ces pieds n'ont pas reçu de soins constants; en ce cas, méfiez-vous. Si le poulain donne son pied, examinez-le avec soin et répétez-vous le vieux dicton, qui a force d'axiome : *Pas de pied, pas de cheval.* »

SAINT-GEORGES.

Une vente à Deauville.

Rien n'est plus curieux que le coin des propriétaires dans les ventes de yearlings. De droite à gauche, on remarque sur la photographie MM. J. Merle, Deschamps, Cte de Fels, de Brémond, Cte Le Marois, de Ganay, de Pourtalès, Cte de Moltke-Hvitfeld, etc.